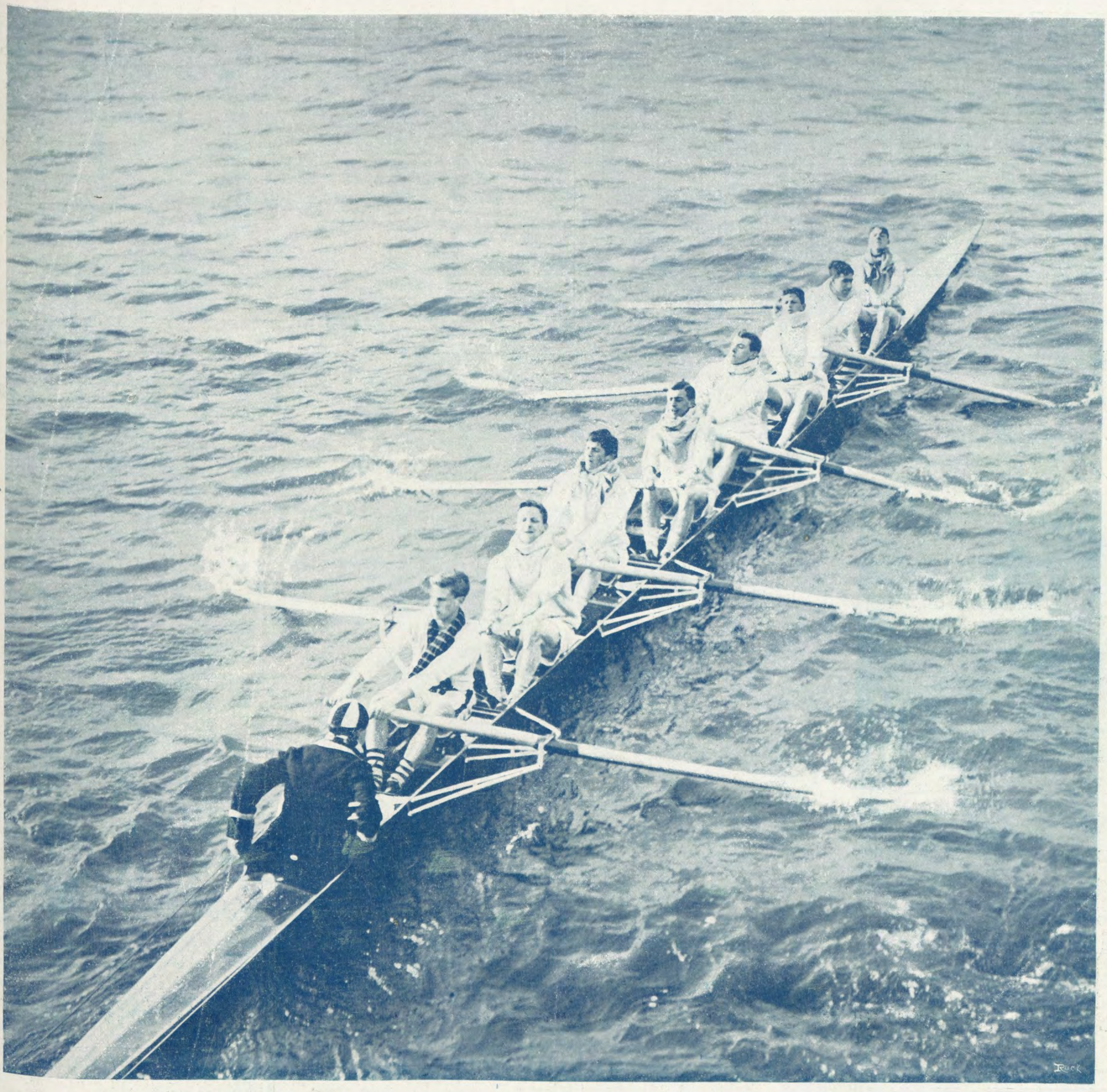
9e Année ⸗ N° 394 — 50 centimes. — 30 Mars 1906 ⸗ Tous les Vendredis.

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

France contre Angleterre (Voir l'article p. 264.) ⸗ ***La Réouverture de Longchamp*** (Voir l'article p. 273.)



AVANT LE MATCH OXFORD-CAMBRIDGE

L'Équipe d'Oxford à l'entraînement

(Voir l'article p. 266.)

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ⸗ Fermes & Châteaux ⸗ Femina
Musica ⸗ Jeunesse ⸗ La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra ⸗ Paris

Abonnements :
Paris et Départements . . . . 24 francs.
Etranger . . . . . 28 ⸗
Téléphones 280-52. 280-56. 254-88

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Garage Victor-Hugo

Siège social : 62, rue Saint-Didier

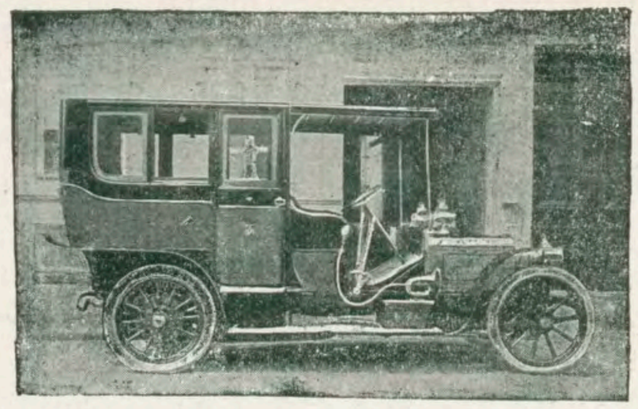
Succursale : 139, Avenue Victor-Hugo, PARIS

Téléphone 688-21

VOITURES DE TOUTES MARQUES ATELIERS DE RÉPARATIONS

Agence exclusive de la célèbre voiture

" PIPE "



Limousine de 28 HP, appartenant à S.A.R. Albert de Belgique.

Etablissements Bergougnan & Cie

PNEU

LE GAULOIS

Clermont-Ferrand

VIENT DE PARAITRE :

Le Catalogue 1906 des Cycles et Automobiles

MARQUE DE FABRIQUE — LE CLÉMENT — CLÉMENT & Cie PARIS

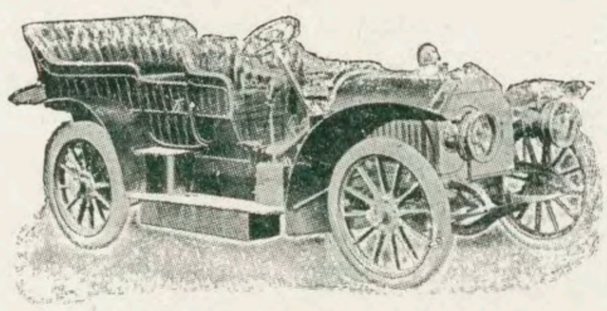
CLÉMENT

ENVOI FRANCO SUR DEMANDE AUX

clement — **Cycles et Automobiles CLÉMENT, 38, Avenue de la Grande-Armée, PARIS**

L'idéal du grand touriste, c'est la Voiture **BERLIET**

La grande victorieuse en 1905



Détient le record de la consommation

MÉDAILLE D'OR AU SALON

Siège Social : 12, Chemin des Quatre-Maisons LYON

Lire Fermes et Châteaux

Nouveauté !!!

LES PLAQUES et Papiers de la **S.I.P** au Bromure et CITRATE sont supérieurs

5, rue Laffitte, Paris. *Tarif sur demande*

La Semaine Comique, par Henriot.

— L'autre jour, la seine avait débordé... impossible de rouler sur la route du bord de la rivière. .

— Vous n'aviez donc pas de pneus capables de boire tout l'obstacle?

Riverain de la Seine, philosophe :

Il bénit les inondations, qui lui permettent d'aller pêcher du poisson dans sa cave.

— Deux jours et demi pour aller au sud de l'Espagne c'est un peu long...

— Prenez donc un ballon! Si vous le choisissez bien vous pouvez arriver en huit heures.

— Les photographies de la planète Mars que nous obtenons à Marseille sont beaucoup plus exactes! on voit des yachts automobiles dans les canaux!

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau **BANDAGE MEYRIGNAC**

Accepté p^r la Société de Chirurgie de Paris.

Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps; supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue.

MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

Pneu-Cuir IMPERFORABLE — **SANS PEUR** — Pneu Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris,** contre mandat-poste de 10f.

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.

Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

Pneumatiques-cuir Samson

Breveté S.G.D.G.

Antidérapants imperforables

aussi bons pour la route que pour la ville

10, rue François-Ier PARIS

Adr. Télégr. Pneussans

Téléph. 544-33

Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genève, Londres, New-York, Vienne, Milan.

H. FRAENKEL

28, Rue du Quatre-Septembre

Succursale : 50, av. de la Gde-Armée.

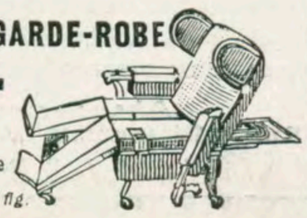
Costumes et Equipements

POUR AUTOMOBILE, VÉLO, YACHT, CHASSE, CHEVAL (AMAZONE), ETC.

LE BIEN-ÊTRE, LA SANTÉ, L'ABRI DU CHAUFFEUR

assurés par mes vêtements garantis imperméables sans caoutchouc

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ



AUTOMOTEUR avec GARDE-ROBE

Bouchon se retirant sous le siège

DUPONT

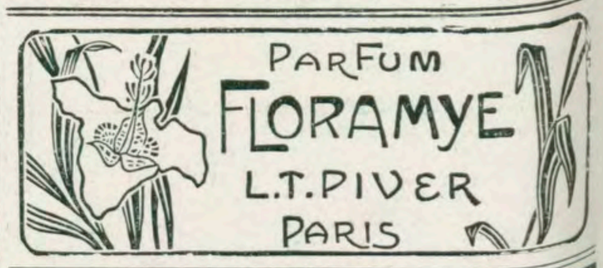
Fabricant breveté s. g. d. g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX

PARIS, 10, Rue Hautefeuille

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES

Voir Fre Catalogue contenant 423 fig.



AVANCES immédiates DE CAPITAUX

sur TITRES SUCCESSIONS HYPOTHÈQUES NU-PROPRIÉTÉS et autres garanties sérieuses.

BANQUE CENTRALE 14e année. de PRETS 48, rue de Londres, Paris. TÉLÉPH. 294.68.

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.

Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.

GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.

113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

30 Mars 1906 — N° 394
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr

LA RÉOUVERTURE DE LONGCHAMP — LA RENTRÉE D'*ORGANISTE* AU PESAGE

Organiste *est de tous les chevaux qui disputèrent les épreuves de la première journée du Bois de Boulogne, celui qui a fait la plus grande impression. Il a gagné en grand cheval le prix de Fontainebleau, sur* Brôme, Le Chevrier, Fleur de Marie, Hamed, etc. Organiste est *par* Jour de Fête *et* Libation. *Eleveur et propriétaire : M. J. de Brémond; entraîneur, R. Count; jockey, Ransch.*

(Voir l'article page 273).

UN RAID EN AUTOMOBILE DANS LA NEIGE

Peut-on se servir de l'automobile sur un sol couvert de glace et de neige? Cette question, très à l'ordre du jour depuis les projets d'expédition au Pôle de Charcot, de Wellmann et d'Arctowski, a été étudiée sur nature par le lieutenant de La Besse, dans un voyage en pleines Alpes dont nous publions ici des photographies.

M. Walter Wellmann cherche à atteindre le Pôle Nord en ballon dirigeable, M. Arctowski travaille à la conquête du continent antarctique par l'automobile. Cet explorateur, ancien membre de l'expedition de Gerlache, disait, ces jours derniers, dans une conférence à Mons, comment il lui était permis d'espérer la réalisation de son projet. Il y a un continent au Pôle Sud, et cette terre est une vaste chaîne de montagnes, émergeant presque partout à pic de l'Océan. Plusieurs expéditions maritimes se heurtèrent à cette barrière infranchissable pendant des centaines de kilomètres.

Une tranchée de neige près de La Mure, à 1.000 mètres d'altitude.

En garnison dans la plus haute ville d'Europe, à Briançon, un sportsman, le lieutenant de La Besse, s'occupait de savoir à quel point on pouvait, pendant l'hiver, sur les routes couvertes de neige, se servir de l'automobile pour assurer les services militaires — transport des états-majors et des ordres — en cas de campagne. Des expériences concluantes ont été faites par cet officier, qui apporta ses résultats à M. Arctowski.

M. de La Besse a aujourd'hui, dans différents voyages qui eurent pour point de départ soit Briançon soit Grenoble, couvert plus de 500 kilomètres, sans avoir autre

En montant au col Bayard (1.260 m.)
Rampe du col : 10 %. Epaisseur de neige: 60 centimetres. La voiture est calée par un manche de pelle, pour l'empêcher de glisser en arrière.

L'arrivée au col Bayard (1.260 m.)
Un mauvais passage. Mauvaise trace. Au moins un mètre de neige accumulée par le vent.

Plus heureux, les pionniers de la Discovery, arrivèrent à trouver un couloir perpendiculaire, qui les mena, après de longues fatigues, sur un immense plateau glacé, d'une altitude moyenne de 2.000 mètres. Là, ils marchèrent pendant 400 kilomètres, sans obstacle, vers le Pôle. Ils atteignirent le 82e degré de latitude; ils n'étaient plus qu'à 800 kilomètres du but, mais les vivres manquaient, ils durent reculer. Et toujours, à perte de vue, l'immense steppe uni! C'est l'amoncellement de la neige, qui a transformé en plaine ce pays montagneux. Elle a tout recouvert, et, depuis l'origine du monde, n'a jamais fondu. Peut-être, par endroits, y en a-t-il des épaisseurs de 5 à 600 mètres.

Est-il possible de se servir de l'automobile pour progresser sur ce sol glacé? tel est le problème qui se pose. M. Arctowski a demandé à tous ceux que la question intéresse de lui procurer des documents. Son appel n'a pas été vain.

Une tourmente a amoncelé près de 5 à 6 mètres de neige.
Le service de la voirie a creusé un passage étroit.

chose que de la neige sous ses pneus. Il a toujours admirablement roulé, lorsque, sur les routes la trace était faite par le passage des traîneaux. Dans les Alpes, les épaisseurs de neige varient de 0 m. 50 jusqu'à 4 et 5 mètres. Le service des ponts et chaussées, fait en général circuler sur les routes nationales un traîneau chasse-neige. Cet outil déblaie la voie sur une surface variant de 1 m. 50 à 2 mètres. Mais il ne fait, en somme, que creuser un couloir superficiel, dont le fond est uni et tassé. Alors les traîneaux peuvent passer, sans enfoncer. L'automobile aussi. Elle y roule comme sur un tapis avec beaucoup d'adhérence.

A 2.000 mètres d'altitude par 14° au-dessous de zéro

Entre autres essais, après une forte chute de neige, M. de La Besse partait sur la route de Grenoble à Briançon par le col du Lautaret, à 2.075 mètres. Dès qu'il eut quitté la vallée du Drac, après Vizille,

il trouva près de 30 centimètres de neige vierge. Il passa quand même, mais non sans inquiétude pour le reste du voyage, car plus il montait, plus la couche devenait profonde. Enfin, il rencontra le chasse-neige, attelé de douze chevaux, qui descendait, faisant la trace. Dès lors, la montée ne fut plus qu'un jeu, la neige tassée portait la roue de l'auto ; très vite il arriva au Bourg-d'Oisans, où il coucha. Le lendemain matin, le thermomètre marquait 14° degrés au-dessous de zéro.

L'auto avait passé la nuit dans un hangar. les huiles, épaissies par le froid, avaient tellement collé les pièces, qu'on aurait plutôt cassé la manivelle que de faire tourner le moteur. Après une heure de lavages à l'eau bouillante et d'infusions d'huile chaude, on partit enfin vers la haute montagne. Dès la sortie du Bourg-d'Oisans, il y eut à gravir la rampe de Commères, 3 kilomètres à 8 et 10 o/o. La neige et la glace couvraient le sol, qui était si glissant que les piétons avaient de la peine à s'y tenir. A aucun moment de la marche, les pneus, cependant non munis d'antidérapants, ne patinèrent. M. de La Besse s'arrêta, voulant essayer un démarrage en pleine côte. Embrayées brusquement, les roues se mirent à tourner folles. Mais en ralentissant la cadence du moteur, les pneus commencèrent à adhérer, et peu à peu, la voiture s'ébranla. Une fois en route, la stabilité devint tout à fait parfaite.

Les antidérapants, qui pourraient être utiles au démarrage, seraient nuisibles en marche, car le fer glisse sur la glace ; ils se comporteraient moins bien que le caoutchouc qui colle aux surfaces lisses. De même, l'homme a moins de stabilité sur la glace avec des souliers à clous, surtout s'ils sont un peu usés, qu'avec une semelle unie.

On arriva ainsi à la limite du départment des Hautes-Alpes, à 16 kilomètres avant le col du Lautaret, vers 1.200 mètres d'altitude. Là, plus de trace. Les traîneaux du pays fréquentent seuls et en petit nombre cette route, et le service vicinal ne se met plus en frais de déblayage. Or, ces traîneaux n'ont que 1 m. 10 de voie, tandis que l'auto en a 1 m. 30. Aussi fut il impossible d'avancer. Les roues qui étaient sur la surface dure se comportaient bien, mais les autres enfonçaient jusqu'au moyeu. Il y avait 1 m. 20 de neige et 19° de froid. Pour virer, on fut obligé de déblayer la neige avec des pelles et il ne fallut pas moins de deux heures à trois personnes pour accomplir ce travail.

Impossibilité d'avancer.
Plus de trace. On déblaie la neige pour faire virer la voiture.

L'arrivée au village de Corps, vers 1.000 mètres d'altitude.
La croix (à gauche de la photographie) indique l'automobile arrêtée sur la route à flanc de côteau et en partie cachée par la muraille de neige. Dans le fond, le mont Obiou (3.000 mètres).

Sur la route de Briançon à Gap.
Sortie de Briançon (altitude : 1.200 mètres). Rencontre d'un traîneau du pays.

En redescendant sur Grenoble, M. de La Besse fit des expériences de freinage et de vitesse. Il constata que les freins se comportent parfaitement, à condition d'être appliqués progressivement. Un à-coup brusque aurait pour effet d'amener un glissement immédiat du train d'arrière. Enfin, les grandes vitesses peuvent être abordées sans danger ; à 60 à l'heure l'auto se comporte aussi bien que sur une route ordinaire. Pour terminer, plusieurs virages brusques furent pris avec rapidité, sans aucun dérapage.

L'auto est utilisable dans la neige dure, mais non dans la neige molle

La conclusion de ces expériences, au point de vue d'une exploration polaire, est la suivante : L'auto roule très bien sur la neige durcie ou sur la glace. Elle ne peut être employée dans la neige molle. Or, à des températures inférieures — à 15°, la neige devenant très dure, pourrait peut-être porter une voiture sur roues. Mais les huiles de graissage s'épaississent, ne circulent plus dans les tuyaux, et les pièces qui ne sont pas réchauffées par le moteur collent. La direction, notamment, est presque inutilisable. On est obligé de l'arroser souvent avec l'eau chaude du réservoir. Cependant, il ne serait pas impossible de trouver des lubréfiants qui restent liquides à de basses températures.

Enfin, le mieux serait d'appliquer la propulsion mécanique à des voitures sur patins. M. Arctowski étudie différents plans de traîneaux automobiles, l'un d'eux lui a été soumis par M. de La Besse.

Quoi qu'il en soit, le problème est posé, il reste à le résoudre. Il y a lieu d'espérer que la science moderne y arrivera, et que d'ici peu le Pôle antarctique sera conquis par l'automobile.

Le tout est d'essayer. Encore une fois, que tous ceux qui s'intéressent à la question, explorateurs et constructeurs, unissent leurs efforts ; mais, avant tout, qu'ils se documentent... La neige n'est pas spéciale au Pôle, il y en a près de Paris, à une douzaine d'heures de chemin de fer, qui permettrait la réalisation d'excellentes expériences... que les chercheurs aillent l'étudier. Ils trouveront sur les lieux, parmi les officiers des Alpes, des collaborateurs hardis et documentés, qui mettront avec plaisir leur expérience personnelle au service de la science.

F.-A. Wheel.

AU VOLANT

CAILLOIS

Par C. FAROUX

Ancien coureur cycliste de bon rang et boxeur remarquable, Caillois est un des plus énergiques conducteurs français

C'est un enfant de la balle dans toute l'acception du mot, que ce blond géant du Nord, élevé à la rude école de l'automobile naissant.

D'autant que, comme la plupart des rois du volant, Caillois a passé par le sport cycliste, où se sont formés tant de futurs champions du moteur, depuis Charron et Fournier jusqu'à Baras et Jenatzy

Coureur cycliste et boxeur

Caillois fut, même en cyclisme, un excellent coureur de seconde ligne, et tous les habitués des vélodromes parisiens s'en souviendront quand j'aurai dit qu'il courait sous le nom de Siolliac, anagramme d'ailleurs fort limpide de son nom.

A tandem, il forma, avec celui qu'on appelait alors le « petit » Renaux, aujourd'hui lancé également dans l'automobile, une équipe de bonne classe qui connut le succès dans maintes épreuves. Cependant, Caillois n'était pas là dans son élément et l'on peut dire qu'il tâtonnait en cherchant sa voie lorsqu'apparut l'automobile, dans laquelle il devint vite, à défaut de technique extraordinaire, un praticien de tout premier ordre. Depuis, il n'est plus sorti de la locomotion nouvelle, pour laquelle il professe une véritable passion. Et quand, il y a deux ans, il fit une courte excursion dans la boxe, ce fut tout à fait en amateur.

Caillois.

2e de l'équipe française en 1905, pense figurer en bonne place dans l'épreuve de 1906.

Dommage pour les fervents du « noble art », d'ailleurs, car Caillois, grand, fort et agile, avait toutes les qualités requises pour devenir un bon pugiliste. Et dans les championnats de 1904, il fit même, bien qu'à court d'entraînement et de pratique, excellente figure. Mais le volant l'appelait, le réclamait d'une façon exclusive.

Partant de ce principe qu'avant de commander il faut savoir obéir, et convaincu que, pour devenir homme d'affaires en matière d'industrie, il convient d'avoir auparavant endossé le noble bourgeron du compagnon, Gustave Caillois eut, une fois ses études achevées, ce geste démocratique et travailla « de ses mains ».

N'ayant heureusement pas encore l'âge de déplorer d'irréductibles impuissances, animé du bel entrain, du feu sacré des novateurs, Caillois, en 1897, se lance dans la construction.

Au contact de son vieil ami Renaux père, l'inventeur du fameux tricycle à moteur horizontal de trois chevaux qui fut bien près de révolutionner l'univers... motocycliste tout au moins, il se perfectionna longuement.

Mais il fallait un aliment à son activité... Si vous parlez de ces héroïques époques à Caillois, il vous en fera de pittoresques descriptions ; vous contera ses espoirs, ses joies, ses peines; ses désillusions..., mais aussi ses triomphes !

Caillois se fit coureur et connut jusqu'en 1900, avec ses deux collaborateurs Renaux père et Eugène Renaux, les jours de surmenage et les nuits d'insomnie, que solutionnent souvent de superbes performances interrompues parfois par la guigne noire.

Sur un tri rafistolé de bric et de broc où le fil de fer tenait lieu d'écrou, il se classait brillamment dans Orléans-Salbris... (où sont les neiges d'antan?...) tandis que, peu après, Renaux mis hors de course dans Paris-Bordeaux à la suite d'une rupture de piston, il gagnait Paris-Saint-Malo faisant une moyenne de 55 à l'heure, phénoménal record pour l'époque.

Il faut hurler avec les loups et, évoluant avec l'évolution Caillois, à l'orée du siècle, entreprit la construction de la voiturette. Il la baptisa — inconsciemment peut-être — du nom de sa qualité dominante : l'Energie.

L'Energie, construite chez G. Richard à Ivry, justifie son appellation en battant, à peine achevée, sur la côte de Gaillon, le record de Brasier, à 13 secondes près... Ceci se passait en 1900... Il y a des prédestinations : G. Richard, Caillois, Brasier devaient évidemment se rencontrer un jour !

Toutefois, au lendemain de cette performance, Caillois triomphe encore en gagnant la course de clôture du Meeting de Vincennes, puis entre chez Peugeot, où il concourt avec M. Rossel à l'élaboration des voitures légères; avec l'une d'elles, bien classé dans Paris-Vienne, il prend la 3e place dans la Course du mille, derrière Baras et Rigoly.

Le praticien en sait assez pour être homme d'affaires et Caillois s'établit à son compte pour vendre des voitures à des amis devenus ses clients et à des clients qui deviennent ses amis.

Mais il n'a pas rompu avec sa vieille amie « la vitesse ». Caillois prouve son fidèle attachement à la course en disputant, sur une Serpollet, La Turbie, en courant le Circuit des Ardennes, Paris - Madrid, en remportant la victoire dans les 5 kilomètres et le mille arrêté à Ostende.

Enfin Brasier l'appelle et le voilà concurrent aux éliminatoires au Circuit de l'Argonne.

Hélas ! il fallait compter encore avec le mauvais sort : celui-ci met en morceau la « dévoreuse d'espace » huit jours avant l'épreuve. On la reconstruit : elle brûle... On la remet à neuf, Caillois part..., éclate des chambres, crève des pneus et finit cependant sixième, après avoir longtemps conservé la troisième place.

Qualifié pour la grande course

L'énergique garçon avait droit à sa revanche : D'autres éliminatoires se courent en 1905, sur le fameux Circuit d'Auvergne, que Caillois étudie avec la compétence d'un « bon conducteur doublé d'un parfait mécanicien ».

Théry premier, Caillois deuxième... tel est l'ordre d'arrivée qu'on affiche au plateau de Laschamps, en présence d'une foule enthousiaste...

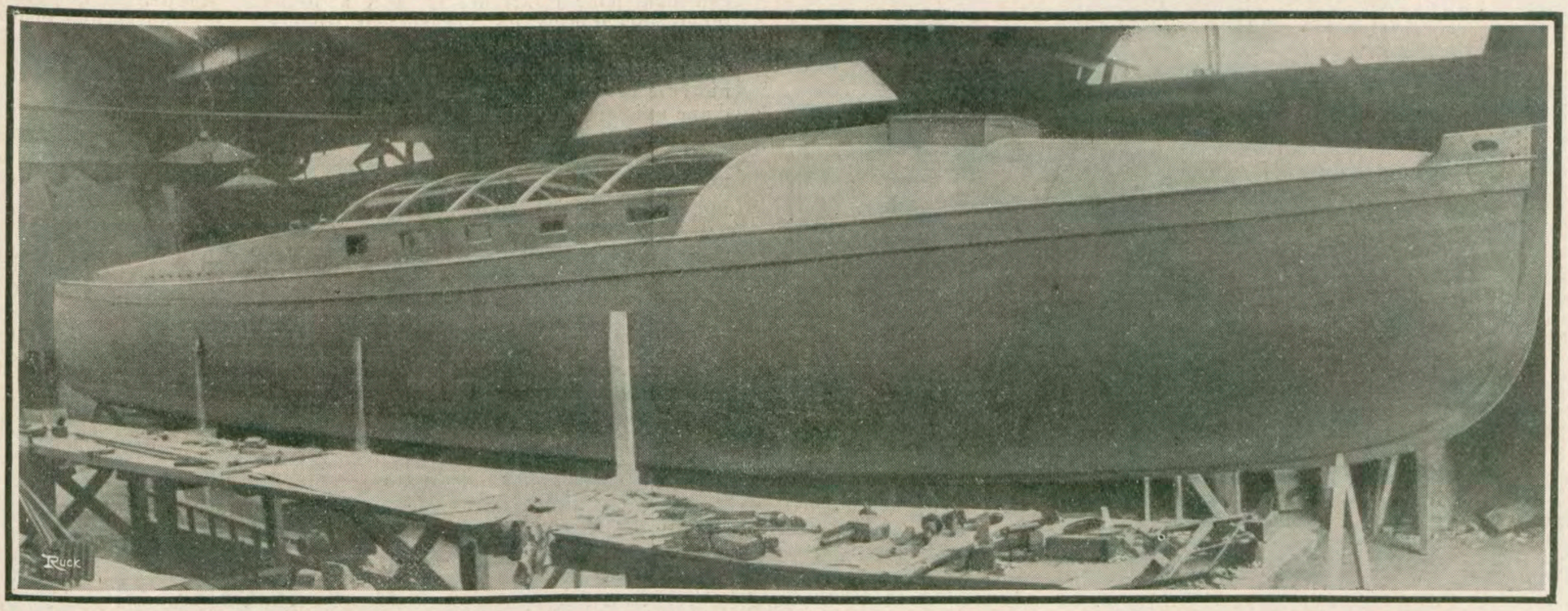
Caillois, désormais, a rompu avec la guigne... et s'il ne gagne pas la Coupe par suite d'un excès de graissage dû à l'affolement — compréhensible — de son trop nerveux mécanicien, il occupe un rang fort honorable dans le classement et jure... qu'il fera encore jour demain !

Demain, c'est le Grand Prix de l'Automobile-Club, dans les plaines de la Sarthe...

Certes, le Caillois commerçant conseille au Caillois coureur de prendre du repos et de vivre la bonne vie calme dont il peut jouir désormais... mais... qui donc oserait pronostiquer le vainqueur dans ce match intime ?... On verra bien.

C. Faroux.

LES MOTEURS DE MONACO



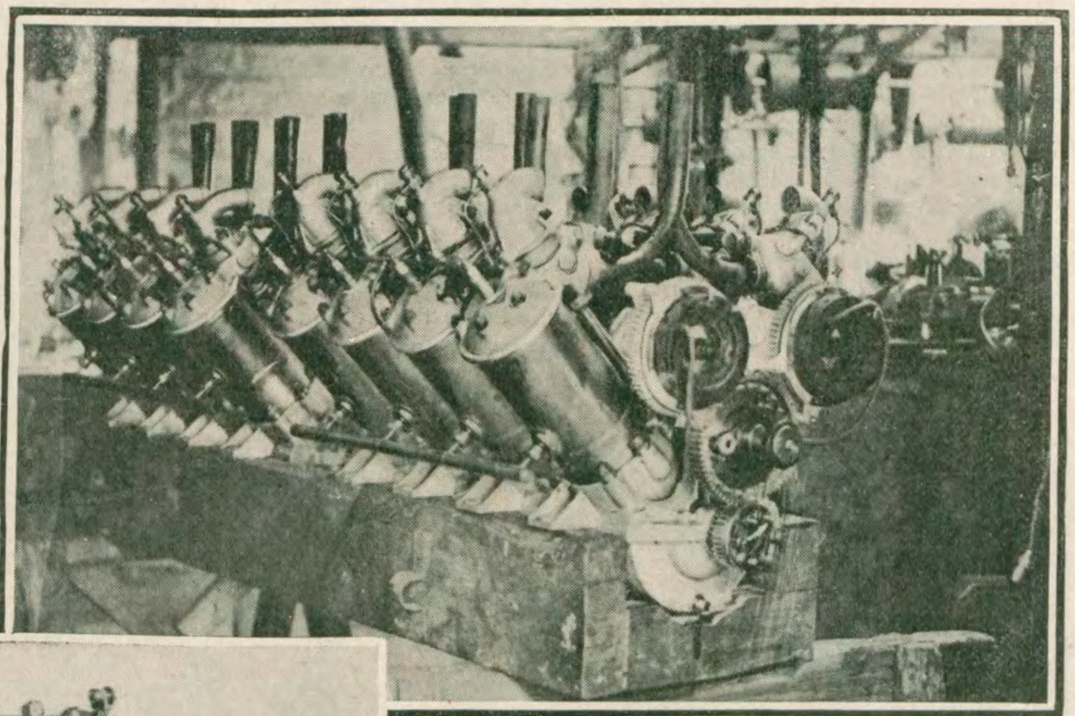
Le Mercedès-Paris.

Racer de 12 mètres à la Société Mercédès, construit par Chevreux et Perre. Les deux moteurs accouplés qui l'actionneront, sont des 6 cylindres ayant mêmes données que ceux des voitures de course 1906. Ce canot est, paraît-il, extrêmement vite.

La réunion de Monaco, qui s'annonce sous les plus brillants auspices, verra en ligne 94 canots automobiles ✍ Le moteur de voiture est parfaitement applicable au canot, à condition qu'on adapte l'hélice et que le tracé en soit fait en conséquence. ✍ Etude de quelques groupes moteurs. ✍ ✍ ✍ ✍

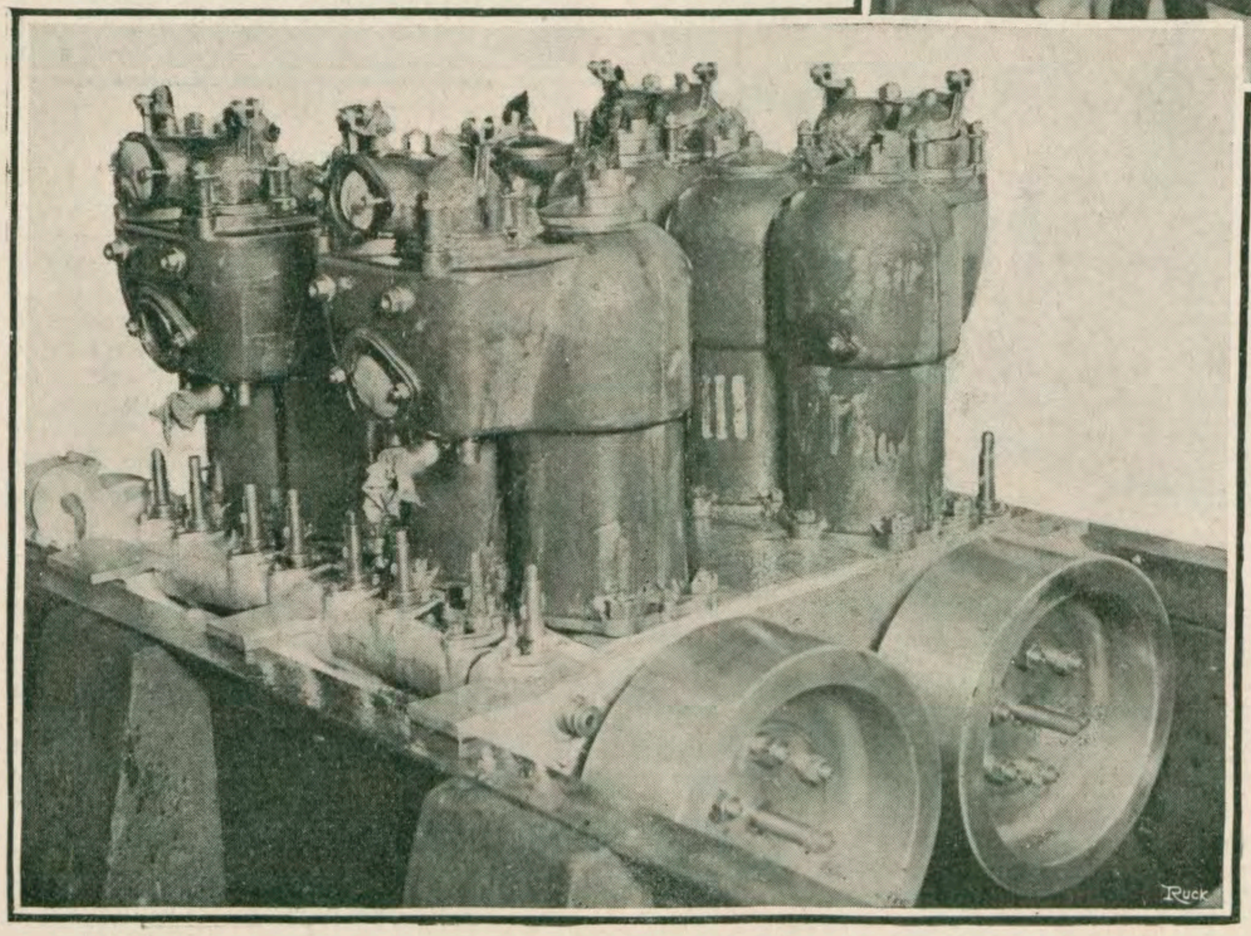
Nous allons assister, dans quelques jours, à l'inauguration de l'Exposition de Monaco, le *great event* annuel du yachting automobile. L'initiative intelligente de M. Camille Blanc, le dévouement de ses collaborateurs zélés, l'appui enfin du prince de Monaco ont fait du Meeting de Monaco une véritable solennité industrielle, sportive, et... mondaine.

Nous ne saurions prétendre à enfermer dans le cadre restreint de cet article toutes les choses intéressantes qui seraient à dire sur le meeting de 1906. Au surplus, nous y reviendrons, car ces choses sont à dire. Pour aujourd'hui, nous nous limiterons à l'étude du moteur de canot en général, et nous décrirons



Le moteur de l'*Antoinette V*.

Il y a, dans ce beau racer, quatre moteurs à huit cylindres Levavasseur. Le dispositif adopté permet d'arriver à une extraordinaire légereté spécifique. 1 k. 500 par cheval environ.



Le moteur du *Caflit*.

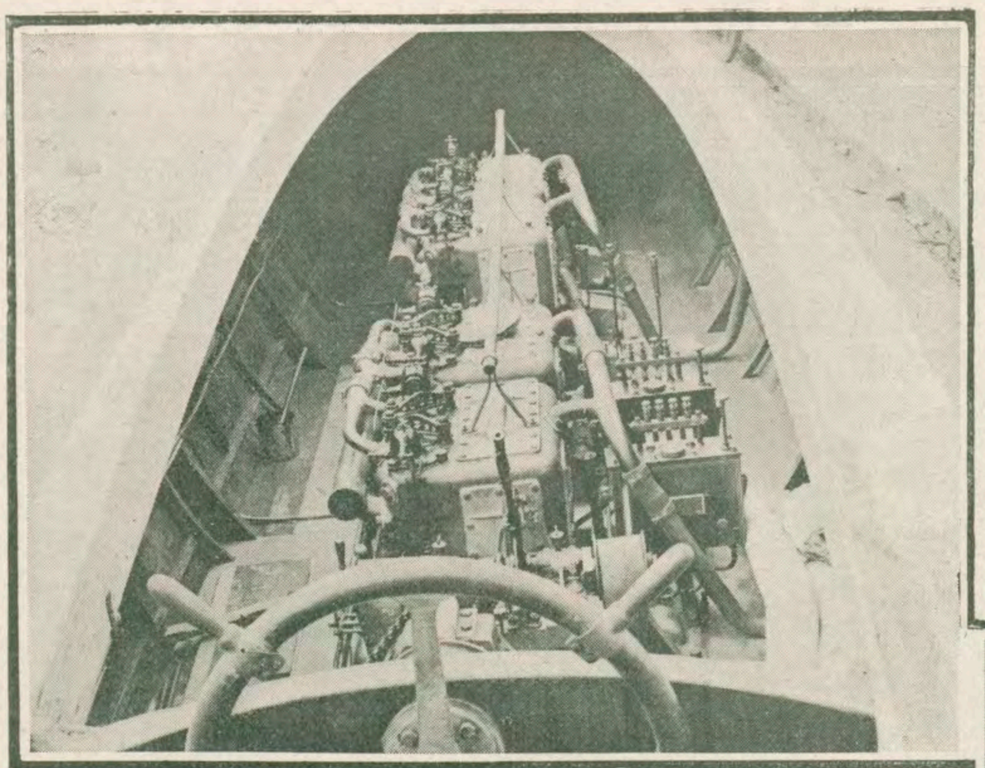
Le groupe du Caflit, *le racer du chevalier Florio, comporte deux moteurs Itala accouplés côte à côte, montés sur un carter unique et actionnant deux hélices. La conception comme l'exécution mécanique en sont irréprochables.*

quelques-uns des types présentés, parmi ceux que nous jugeons les plus originaux.

Quelques moteurs. Parmi les 94 engagés au Meeting de Monaco 1906, 30 racers et 64 cruisers, un grand nombre sont dignes d'intérêt, particulièrement en ce qui concerne le groupe moteur.

Voici en premier lieu le moteur du *Caflit*, qui a été établi par les usines Itala. Nos lecteurs savent combien la révélation de la marque italienne a été soudaine et brillante. Sa construction offre comme traits caractéristiques la simplicité, la robustesse, l'originalité des commandes et l'accessibilité poussée à un degré incroyable des divers organes en mouvement. Si vous ajoutez que l'Itala est supérieurement managée en France, vous conviendrez qu'elle possède déjà bien des éléments de succès. Elle ne s'est pas fait faute d'en profiter.

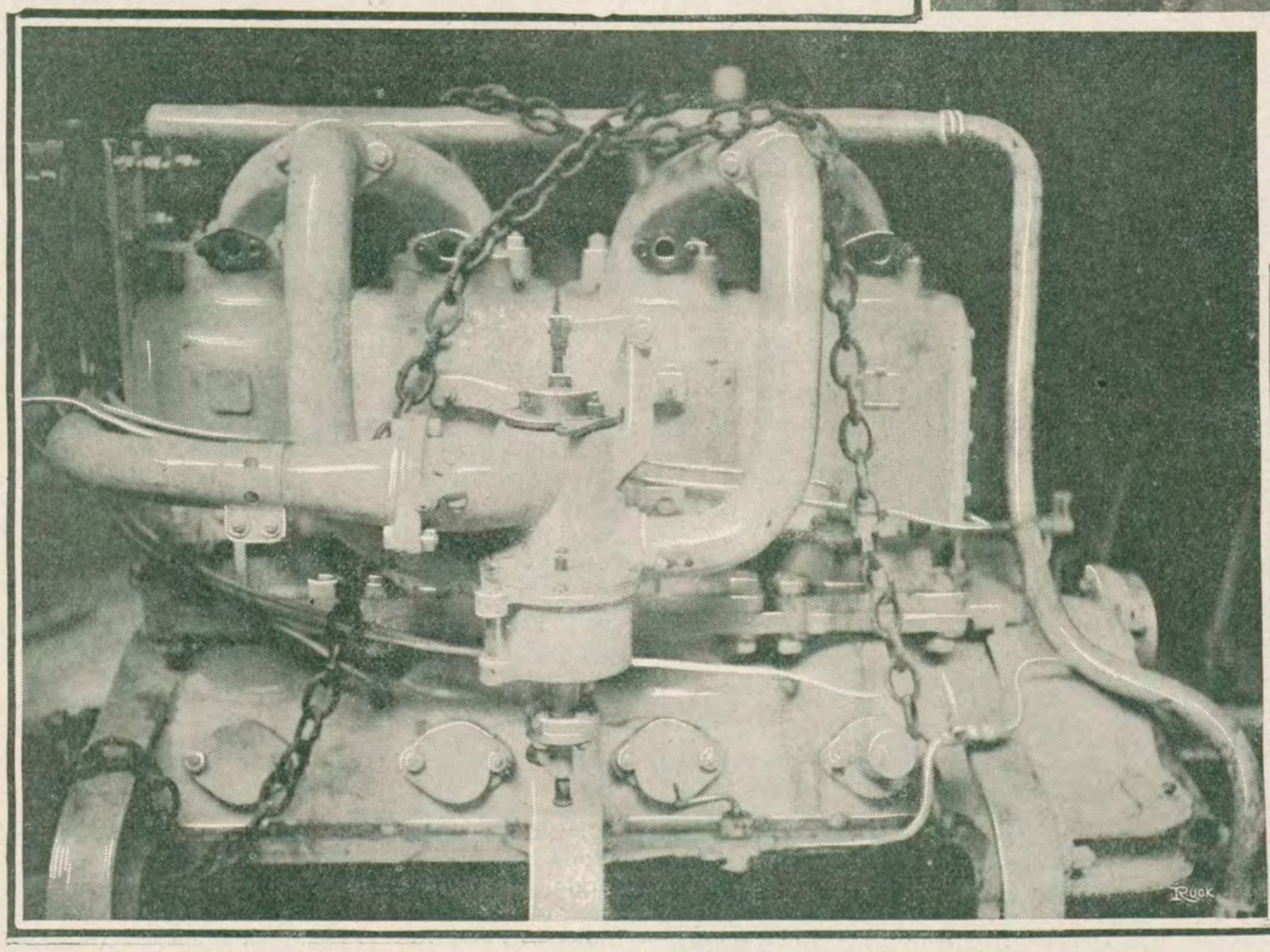
Deux moteurs Itala à 4 cylindres de 180 d'alésage sont placés côte à côte et les arbres vilbrequins tournent dans un carter unique formant châssis. Encore que le bloc ainsi constitué soit parfaitement homogène, la distribution et l'alimentation de chacun des deux 4-cylindres est parfaitement indépendante. Je ne pense pas qu'au point de vue du rendement, la disposition des



Le moteur du *Dubonnet*.
Dans la coque du Dubonnet *de 1906, l'expert Pérignon a accouplé en tandem deux 120-chevaux Lorraine-Diétrich, dont le nom est un sûr garant de leurs hautes qualités.*

moteurs côte à côte soit supérieure à l'accouplement en tandem, mais elle doit améliorer les conditions d'équilibrage. Ce groupe Itala, dont la puissance doit aller aux environs de 250 chevaux, est merveilleusement traité. Il va equiper une coque de 12 mètres, signée Tellier fils, dont le nom est une garantie de son bon établissement.

Je viens de parler d'équilibrage. Les coques de canots fatiguent beaucoup, en effet, par les trépidations dues au moteur : celles-ci peuvent même avoir pour conséquence de déterminer des suintements le long des coutures de la coque alors que celle-ci est absolument étanche lorsque le moteur ne tourne pas. Le type 4-cylindres est assez bien équilibré, moins que le 6 - cylindres cependant, mais la disposition adoptée par Levavasseur, avec cylindres inclinés de part et d'autre à 45 degrés sur la

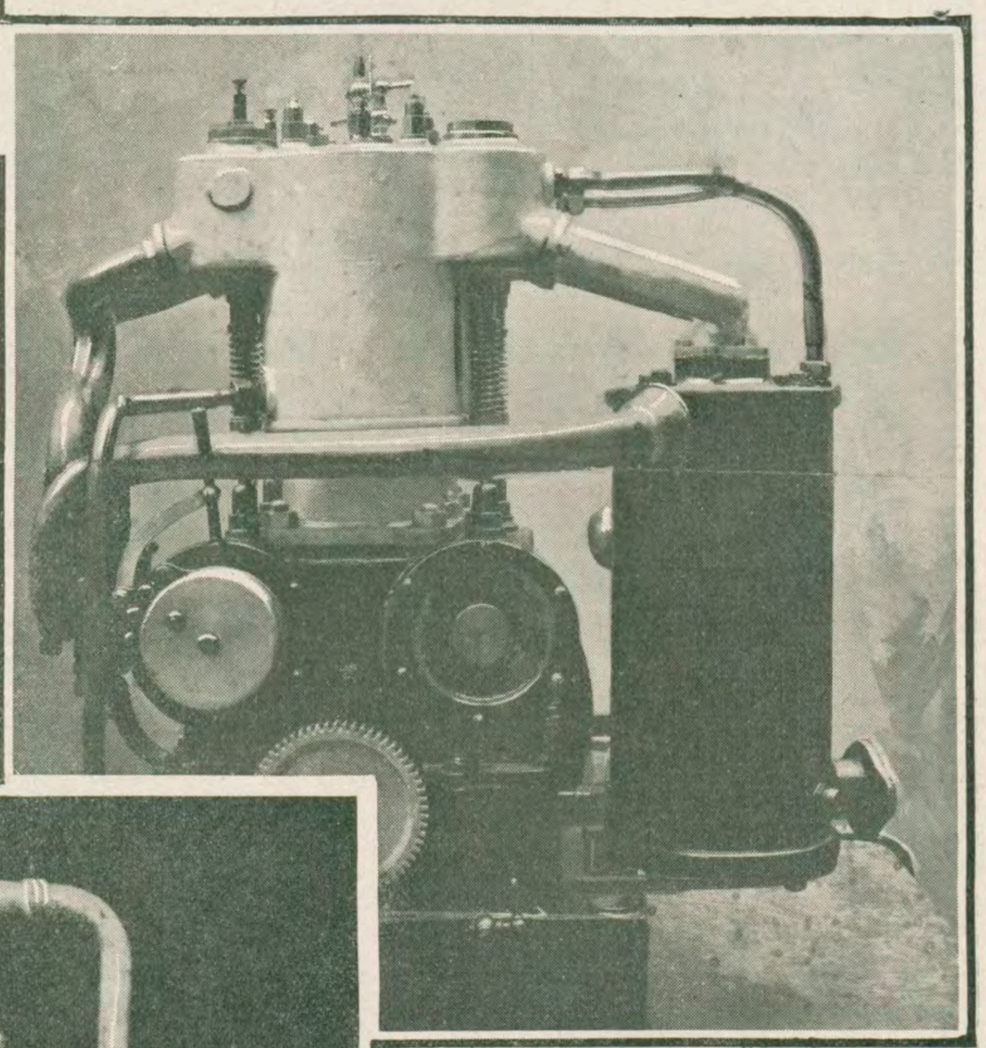


Le moteur du *Delahaye-Nautilus*.
Nos lecteurs retrouvent ici le superbe 4-cylindres 300 chevaux établi par les usines Delahaye. Il est considéré comme l'un des favoris du meeting de Monaco.

verticale est nettement supérieure : comme avantage accessoire, elle facilite la visite de certains organes. Enfin elle conduit à une grande puissance massique. Chacun se souvient des beaux succès remportés au cours de la saison dernière par une des *Antoinette*. La famille s'est considérablement accrue, et il y a tout lieu de penser que les intelligents travaux de Levavasseur trouveront à Monaco une juste récompense.

On parle assez d'un canot de Kuntz, le *Glaive*, qui est muni d'un nouveau moteur dû également à Kuntz. Ce moteur est à 4 cylindres, d'une puissance nominale de 30 chevaux et se distingue par les particularités suivantes : la culasse en fonte est démontable ; les cylindres sont en bronze phosphoreux ; les tuyaux d'échappement sont à circulation d'eau ; toutes conditions qui sont susceptibles de rendre le moteur plus accessible et d'améliorer son rendement.

Notons encore le *Dubonnet* qui pour cette saison, a été muni de deux moteurs Lorraine-Diétrich. La réputation des célèbres établissements de Lunéville n'est plus à faire et tout permet de présager une brillante saison 1906 pour le *Dubonnet*. Ce racer, certainement l'un des plus beaux du meeting, porte deux moteurs Diétrich, 120 chevaux chacun, montés en tandem. Les deux moteurs sont unis par un embrayage qui permet de lancer le second par le premier; ce dernier démarre d'ailleurs par une mise en marche automatique. Deux réservoirs placés à l'arrière peuvent contenir près de 500 litres



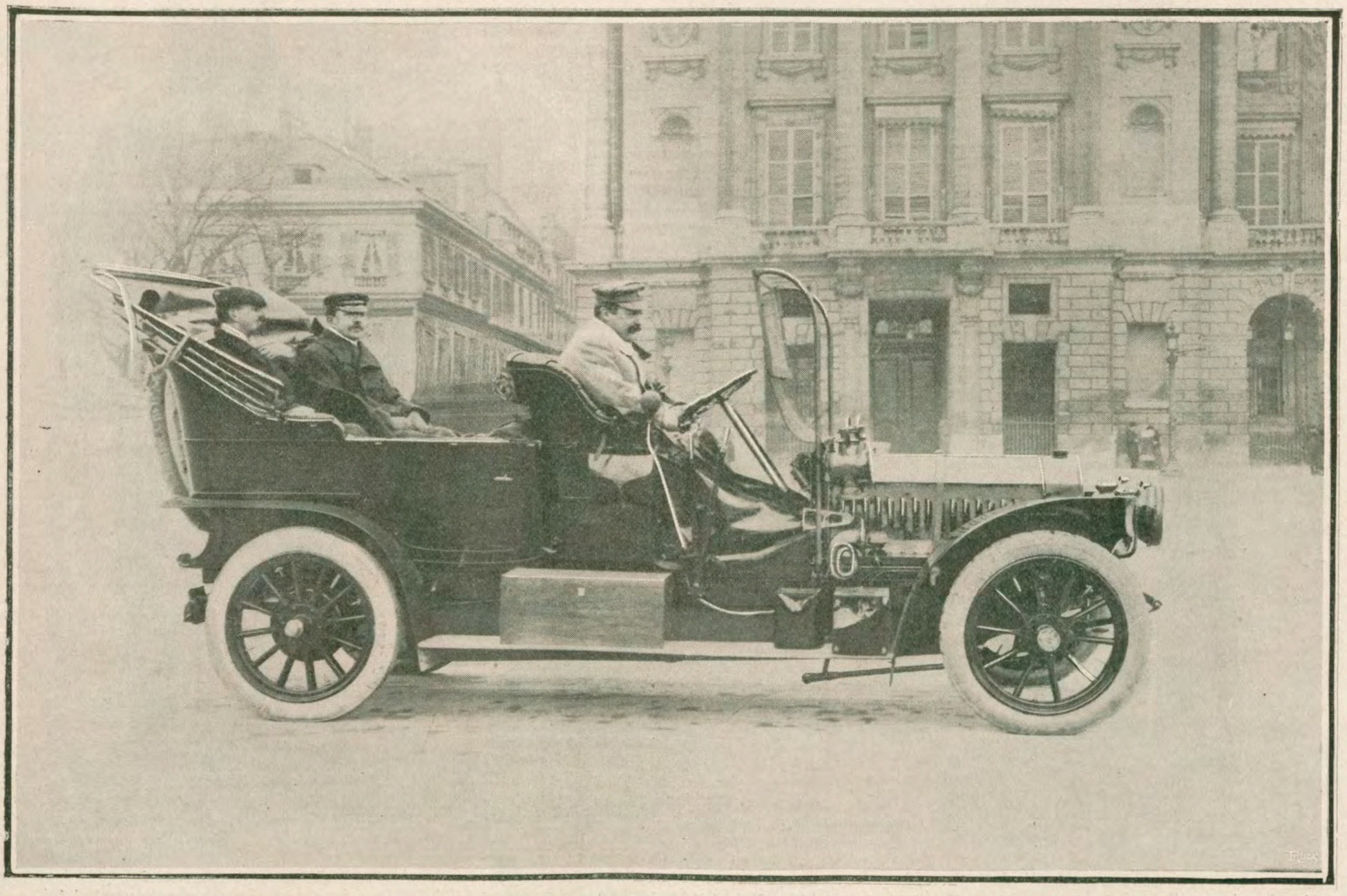
Le moteur de *Le Glaive*.
Ce cruiser de 8 m. construit à Marseille, sur les plans de M. Kuntz, est muni d'un nouveau moteur de marine Kuntz de 30 chevaux à quatre cylindres, en bronze phosphoreux, avec culasse démontable et canalisation d'eau à la sortie des soupapes. Il est à régime lent (4 à 800 tours).

d'essence et la pression sur l'essence est obtenue par une pompe commandée par le second moteur.

Les six-cylindres. Le *Mercédès-Paris*, qui s'annonce d'ores et déjà comme un des favoris de l'importante deuxième série des racers, ne manquera pas d'exciter une grande curiosité. Il porte en effet deux moteurs 6-cylindres accouplés côte à côte, qui ont les mêmes caractéristiques que ceux qui animeront les voitures Mercédès courant le Grand-Prix de l'A. C. F. sur le circuit de la Sarthe. Ils sont un peu renforcés.

Citons enfin le *Delahaye* qui sera muni du superbe 300-chevaux à 4 cylindres, chef-d'œuvre d'exécution mécanique, et la *Rose-en-Soleil* qui sera incontestablement l'un des bateaux les plus curieux du meeting. Le groupe moteur comprend deux machines à vapeur à quadruple expansion ; la chaudière, du type Thomycroft, est chauffée au pétrole lampant. C. Faroux.

SUR LE CIRCUIT EUROPÉEN



M. Journu quitte Paris pour étudier le parcours du Circuit.

M. Journu, chargé d'étudier la partie du Circuit Européen située au delà des frontières, est parti jeudi dernier, sur une nouvelle 24 chevaux de Dion-Bouton, *munie d'antidérapants* Le Marquis *sur pneus* Dunlop *et de phares* Blériot.

La grande épreuve de tourisme de l'A. C. F. est entrée dans la voie d'organisation. M. Journu est parti, sur sa 24-HP de Dion-Bouton, en compagnie d'un photographe de la *Vie au Grand Air*, pour reconnaître le parcours au delà des frontières

On ne perd pas son temps à l'Automobile Club de France; pendant que la commission sportive s'occupe activement du Grand Prix de l'A. C. F., qui va faire défiler sur les routes de la Sarthe les monstres de vitesse, la commission des concours est tout entière absorbée par l'organisation du Circuit Européen. Toute la partie administrative, pour ainsi parler, est terminée. Le règlement a été publié, l'itinéraire a été tracé sur la carte et dès la semaine dernière, la partie active de l'organisation a été attaquée. Nous avons publié, ici même, dans un précédent numéro, une interview du marquis de Dion, qui est, on peut bien le dire, le père de la grande épreuve de tourisme internationale. Il ne se contente pas de lui donner la vie, mais il en surveille étroitement le développement et on peut dire que, si c'est à son initiative qu'elle doit d'avoir été créée, c'est grâce à son obstination qu'elle n'a pas été abandonnée, en présence des difficultés de toutes sortes que soulevait l'organisation d'un concours de cette durée et de cette envergure. Entre autres qualités le marquis de Dion possède celle d'avoir foi dans ses idées et de les suivre jusqu'au bout. C'est pourquoi, aussitôt que l'itinéraire fut décidé, il mit à la disposition des organisateurs une de ses nouvelles 24-chevaux pour le reconnaître sur place. C'est M. Journu qui tient le volant, c'est dire qu'elle ne saurait être en meilleures mains. Il a quitté la place de la Concorde jeudi dernier, emmenant avec lui un photographe de la *Vie au Grand Air*; de cette façon nous pourrons suivre, sur les 3.000 kilomètres du parcours étranger la voiture des organisateurs et nous publierons chaque semaine les photographies les plus intéressantes de ce voyage, qui est un véritable Circuit Européen avant la lettre. M. Chaix, président de la Commission des concours, s'étant chargé de la reconnaissance de l'itinéraire en ce qui concerne la France, M. Journu a gagné directement la frontière italienne. A Modane, il a embarqué sa voiture en chemin de fer, pour éviter la traversée du Mont-Cenis, presque impraticable en cette saison (voir plutôt l'article que nous publions en tête de ce numéro) et le véritable voyage a commencé au-delà des Alpes. Les voyageurs traverseront toute l'Italie du Nord par Turin, Vercelli, Novare, Milan, Lodi, Brescia, Vérone, Padoue, Trévise; ils entreront en Autriche, gagneront Vienne par Klagenfurth, Leoben et Bruck. Quittant la capitale de François-Joseph, ils se dirigeront vers le Nord, à travers, la Bohême, par Zian, Yglan, Prague et Koniggratz. Ils entreront en Allemagne près de Waldenburg, se dirigeront sur Berlin par le chemin des écoliers, traverseront la Silésie par Breslau, Liegnitz et Sagan, passeront à Gulben, à Francfort et descendront le cours de la Sprée jusqu'à Berlin. Là, commencera la route de retour par Potsdam, Magdebourg, Hanovre, Minden, Munster, Wesel, Dunsburg, Düsseldorf, Cologne et Aix-la-Chapelle. Une pointe rapide en Belgique par Spa, la traversée du Luxembourg par La Roche et Bouillon et les voyageurs se trouveront à la frontière française aux portes de Mézières.

2.700 kilomètres de route Ils auront ainsi parcouru environ 2.750 kilomètres de route, dont beaucoup ne leur rappelleront que de loin les classiques billards de la Brie ou de la Touraine.

Fort heureusement, ont-ils muni leurs voitures d'antidérapants Marquis, grâce auxquels les virages les plus secs ne seront qu'un jeu pour l'habile conducteur qu'est M. Journu. La souplesse de leurs Dunlop adoucira d'ailleurs pour eux les cahots les plus durs des pénibles routes silésiennes.

Un simple coup d'œil sur la carte montrera que l'itinéraire adopté par les organisateurs est loin de suivre la ligne droite. En pareille matière, la ligne droite n'est pas toujours le plus court chemin d'un point à un autre. Les cartes routières de Dion-Bouton, les plus lisibles, les plus complètes et les plus exactes rendront dans ce cas, comme toujours, les plus grands services aux chauffeurs.

Pendant que la 24-HP de Dion-Bouton parcourt les routes de l'Europe, à Paris, les membres du Comité Exécutif ne restent pas inactifs.

Le major Charles E. Lloyd, délégué de l'Automobile Club de Grande-Bretagne et d'Irlande et le comte de Liedekerke, délégué de l'A. C. de Belgique, étaient la semaine dernière à Paris, où ils ont eu une entrevue avec le marquis de Dion et la commission des Concours. Divers points de détails ont été étudiés, entre autres la traversée de la Belgique pour laquelle le délégué de l'A. C. de Belgique demande un court arrêt à Spa.

En somme, l'organisation est très avancée et ceux qui ont engagé de fortes sommes en pariant que le Circuit Européen ne serait pas disputé cette année risquent de se trouver bientôt en très mauvaise posture.

A. B.

Les Trucs des Stayers

Comme quoi l'accroissement constant des vitesses réalisées sur les vélodromes a d'autres causes que les progrès réalisés dans la construction des machines d'entraînement.

Entraîneur non « truqué ».
Un simple maillot et un pantalon de cuir constitue son accoutrement.

Tous ceux qui peuvent revendiquer la plus petite part de compétence, au point de vue sportif, sont d'accord pour reconnaître que la formidable augmentation des vitesses réalisées par les coureurs cyclistes — le record de l'heure n'a-t-il pas plus que doublé en dix ans? — ne saurait être attribuee a une amélioration athlétique. Les exemples des sports exclusivement « naturels » tels que la course à pied et la natation où les records restent parfois imbattus durant un demi-siècle, sont là pour leur donner raison et démontrer surabondamment que le champion, qui abat aujourd'hui à bicyclette son kilomètre en beaucoup moins d'une minute, ne vaut pas musculairement mieux que celui qui employait près de deux fois soixante secondes à couvrir la même distance.

Diverses causes ont concouru à l'augmentation des vitesses

Il faut donc chercher la raison unique de ce bond fantastique, proclame-t-on, dans le perfectionnement des machines employées pour l'entraînement, car, bien entendu, il s'agit ici de courses avec entraîneurs.

La fabrication des moteurs, pour s'en tenir à la partie principale, a effectué des progrès suffisants pour expliquer que Bouhours, par exemple, marche deux fois plus vite en 1906 qu'en 1896.

Sans attaquer cette théorie dont le fond est exact, je vais cependant bien vous étonner en vous disant que d'autres facteurs existent, qui ont contribué pour leur part au bouleversement complet constaté dans le tableau des records depuis que le sport cycliste avec entraînement mécanique a conquis l'immense popularité dont il jouit actuellement partout.

Le plus curieux, sinon le plus important, est sans conteste ce que j'appellerai le « truquage » des coureurs et de leurs entraîneurs. Ce truquage revêt les formes les plus diverses, mais se traduit par une seule idée : arriver à augmenter le plus possible la valeur de l'abri que l'entraîneur et sa machine constituent pour le coureur, et, par suite à diminuer la résistance de l'air et l'intensité de l'effort nécessaire pour faire mouvoir à grande allure les développements énormes employés par les stayers. Au début, cela se bornait à charger la motocyclette ou le tandem de toutes sortes d'accessoires démesurés, dont l'utilité était contestable, mais qui remplissaient admirablement l'office de coupe-vent. Si admirablement même, qu'il fallut un jour, pour enrayer le mouvement et tenter de mettre le non-truqueur sur un pied d'égalité avec le truqueur, se résigner à admettre, sur les machines mécaniques d'entraînement, un coupe-vent représentant le maximum d'encombrement autorisé.

Le même, augmenté.
Voici le même entraîneur rembourré et transformé en véritable coupe-vent.

Apparition de l'entraîneur Bibendum

On pouvait croire le truquage anéanti. Ah! bien oui, ce fut pire encore, car, au lieu de s'en tenir à augmenter la zone de protection constituée par l'engin d'entraînement, ce qui était, somme toute, relativement facile à contrôler, l'ingéniosité des stayers et de leurs associés, les entraîneurs, se porta sur une masse d'autres détails.

Le vêtement de l'entraîneur reçut d'abord leur attention la plus soutenue. La culotte cycliste des premiers temps fit place à un gigantesque sac de cuir qui doublait l'importance de l'abri constitué par la motocyclette. Quant au simple maillot usité au début, il se doubla bientôt pour se tripler après, se quadrupler ensuite et se décupler, en fin de compte, le tout, sans préjudice d'une veste de cuir très ample. Il n'est pas un assidu des spectacles de vélodrome qui ne se rappelle avoir aperçu en piste ces entraîneurs gonflés comme des pantins de baudruche, d'où le nom si amusant de « bibendum » qui leur fut décerné au quartier des coureurs.

Et quelle joie parmi les spectateurs, lorsque le directeur du vélodrome ou les commissaires des courses, se décidant enfin à intervenir pour faire déshabiller le « bibendum » celui-ci apparaissait, tel le clown classique qui amusa tant nos jeunes années, avec son stock inépuisable de gilets et de maillots amoncelés sur le corps.

Ce n'est pas un marchand d'habits.
C'est un entraîneur exhibant ce qu'il peut arriver à se mettre sur le dos pour s'élargir.

Après la motocyclette, le truquage s'est attaqué à la bicyclette

Mais il est encore bien d'autres « trucs » que ceux qui concernent directement la

motocyclette. Je passerai rapidement sur ceux qui consistent pour l'entraîneur à laisser le pied sur la piste ou à lâcher le guidon d'une main qu'on laisse pendre, grande ouverte, en arrière, pour vous parler, en terminant, de ce qui a trait à la bicyclette elle-même.

Car là aussi, l'ingéniosité du stayer s'est exercée de fort remarquable façon, et tout ce qui a été mis en œuvre pour rapprocher le coureur de l'entraîneur, pour le faire « coller » plus près, en un mot. Ce furent, d'abord, les cadres raccourcis et les fourches droites, puis cintrées en dedans, jusqu'à ce que les pédales aient peine à accomplir leur mouvement rotatif sans toucher au cadre. Enfin, on s'attaqua à celui-là et l'on en vint à voir le jour où un coureur se présenta en piste avec une machine comme celle reproduite ci-contre et qui a servi toute l'année dernière à Darragon pour courir en Allemagne, pays par excellence des règlements élastiques.

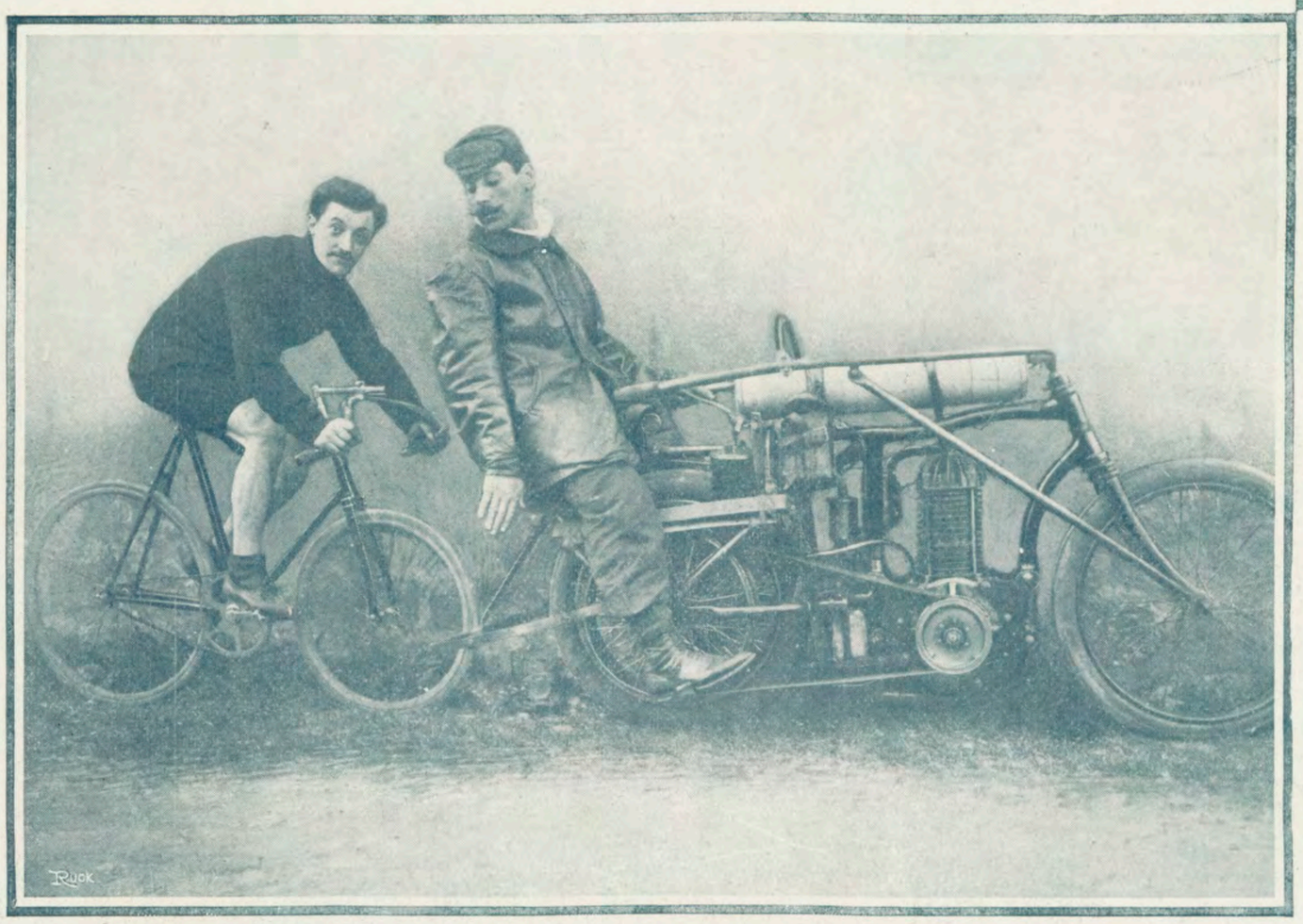
La bicyclette du stayer.

Le cadre très court et la fourche cintrée en dedans lui permettent de coller plus près de son engin entraîneur.

En France, les vélodromes ont fini par édicter des règles qui ont à peu près banni les trucs dont je viens de vous donner une description. Reste à savoir si les courses avec entraînement mécanique sont pour cela devenues régulières.

Il est à remarquer, d'ailleurs, que ces « trucs » n'ont jamais servi à ceux qui les pratiquaient que d'une façon tout à fait passagère. En effet, il se trouvait toujours le lendemain — quand ce n'était pas le jour même — un concurrent qui faisait encore mieux, ou plus exatement, pire.

A truqueur, truqueur et demi, pourrait-on dire. Et cet état d'esprit des coureurs est responsable en grande partie de l'accroissement des vitesses qui a rendu en quelques années absolument impropres aux courses avec entraîneurs la plupart des vélodromes de province. Sans compter que, vitesse à part, toutes ces roublardises augmentent de beaucoup les dangers déjà grands du sport (?) derriere moteurs. Croyez-vous, par exemple, qu'une bicyclette comme celle de Darragon représentée ci-contre soit facile à diriger et que des cadres tordus et tourmentés comme celui-là puissent offrir une bien grande résistance? On en aura une idée, quand j'aurai dit que l'an dernier, dans la plupart des bicyclettes de stayer, la roue avant venait heurter la pédale aussitôt qu'on essayait de virer un peu court ou qu'une légère embardée se produisait, ce qui multipliait les chances de chute.



Le truc de la main.

On a peine à croire que l'entraîneur puisse augmenter considérablement l'efficacité de la protection, simplement en étendant la main sur le côté.

Comme si la course avec entraîneurs à motocyclette n'en comportait pas assez!

Ce n'est un mystère pour aucun de ceux qui sont au courant de ce qui se passe dans les coulisses vélodromesques que les machines truquées, comme je viens de l'expliquer, ont été la cause de bien des accidents sérieux, parfois même mortels. Et les organisateurs de course ont été sagement inspirés en supprimant radicalement toutes ces fourches cintrées à l'envers, ces roues d'avant lilliputiennes et ces cadres biscornus.

Pour ne citer qu'un exemple, on peut hardiment assigner à la forme de sa bicyclette la

Où peut mener l'abus du truquage.

Voici une bicyclette (elle appartient à Darragon) dont le cadre a été tordu tout exprès, de façon à le raccourcir.

cause principale du terrible accident qui coûta la vie au coureur américain Leander, dont la chute ne fut motivée par aucune cause autre qu'une embardée fortement amplifiée par la vitesse infernale à laquelle son entraîneur Cissac l'emmenait. Or, tandis qu'avec une machine normale, Leander aurait probablement pu se rétablir à temps pour sauver la chute, avec celle qu'il montait une des pédales dut toucher la roue avant ce qui précipita le malheureux à terre avec une violence inouïe.

Je serais moins affirmatif avec l'accident de Brécy, mais là encore il est permis de penser que le pauvre coureur avait une petite chance de s'en tirer avec une machine plus rationnelle et plus « gouvernable » que celle dont les stayers s'étaient fait alors une spécialité. Il faut donc espérer que ce genre de « trucs » a disparu à jamais de nos vélodromes et que les Allemands en conserveront le triste monopole.

ROBERT COQUELLE.

La Vie au Grand Air

FRANCE CONTRE ANGLETERRE

La première rencontre entre deux équipes de France et d'Angleterre a montré la nécessité pour nous d'avoir une véritable équipe nationale.

C'est un événement considérable pour l'histoire du sport que cette rencontre des équipes de rugby de France et d'Angleterre, le jeudi de la Mi-Carême, au Parc des Princes.

Nous avons battu tant d'équipes anglaises, souvent médiocres, il est vrai, que les Anglais ont fini par nous prendre au sérieux. Il le fallait bien. Ils ont résolu de nous donner une démonstration officielle de leur savoir-faire, afin de nous révéler que nous avons encore à apprendre. Ils ne pouvaient faire mieux que de nous envoyer l'équipe nationale d'Angleterre. Nous devons leur garder quelque reconnaissance de n'avoir pas craint de nous rendre ridicules. Nous avons failli l'être ; nous ne l'avons pas été. En somme, nous nous sommes bien tirés de ces débuts.

C'était la première fois que le redoutable team anglais se déplaçait. Nos adversaires ont voulu que cette partie qui inaugure une tradition se jouât chez nous, afin de nous laisser toutes les chances accessoires. Mais comme une équipe de cette importance ne voyage pas sans apparat, toutes les notabilités de la Rugby Football Union l'ont accompagnée. Et ce fut une invasion de messieurs corrects, mais vêtus en voyageurs de commerce, chaussures jaunes, casquettes vertes, complets à carreaux et couvertures de voyage de couleurs éclatantes. Tout ce monde officiel fumait des pipes, parlait avec de bons gros rires de géants, donnant une impression de calme et de confort. Et nos vaillants dirigeants en souliers vernis et haut de forme, redingotes et pardessus distingués, parurent un peu « intellectuels », un peu éteints à côté de ce monde heureux de vivre. La différence des deux races se marquait.

L'arbitre de touche anglais.
M. Smith, qui tient son drapeau de la main gauche, est incorruptible et impitoyable. L'Angleterre ne gagne pas un mètre avec lui, mais elle ne perd rien.

L'arrière français.
Crichton, Anglais arrière de l'équipe du Havre, joueur de valeur.

Les deux capitaines à la mi-temps.
Cartwright et Lane paraissent agités de pensées diverses. Notre compatriote a l'air de prendre son parti de la défaite.

Une fin de mêlée.
La mêlée a été tournée, et les Anglais essayent d'emmener le ballon.

L'arbitre.
C'est le vieux stadiste Louis Dedet qui a tenu le sifflet. C'est un bon arbitre... il le sait, ça lui suffit.

Une fois de plus, les joueurs anglais ont semblé gigantesques auprès de nos représentants. Nos footballeurs ne sont décidément pas impressionnants. C'est que nous sommes une race encore exclusivement cérébrale. Il n'y a pas longtemps que nous étions de purs esprits, et on ne change pas de principe du jour au lendemain. Nous avons bien quelques hommes très vigoureux, mais ils ne sont souvent pas assez intelligents pour jouer au football. Nous aurons de la peine à trouver l'équilibre ; mais nous y tendons, plus vite peut-être que nous ne pensons.

Notre équipe nationale était la troisième du genre. Il est remarquable de voir avec quel ensemble nos dirigeants s'accordent — ou plutôt ne s'accordent pas — sur l'appréciation de nos meilleurs joueurs. La ligne d'avants de France a subi depuis le mois de janvier plusieurs modifications ; celle des trois-quarts a été bouleversée de fond en comble ; quant aux demis, on cherche encore la meilleure combinaison.

Il en résulte, entre autres inconvénients, que nous ne pouvons nous rendre compte de nos progrès. Jouons-nous mieux ou plus mal depuis la visite des Néo-Zélandais ? Avons-nous profité de leurs enseignements ? Nous persistons à l'ignorer. L'équipe qui joua contre les Zélandais s'est bien acquittée de sa tâche, malgré le nombre de points qu'elle laissa marquer. Celle qui résista à Cardiff ne parut pas excellente. Le team qui rencontra jeudi l'équipe d'Angleterre a mal joué dans la première mi-temps, très honnêtement, parfois brillamment dans la seconde.

F. Bidault.

L'arrière anglais.
L'excellent Jackett photographié pendant la partie.

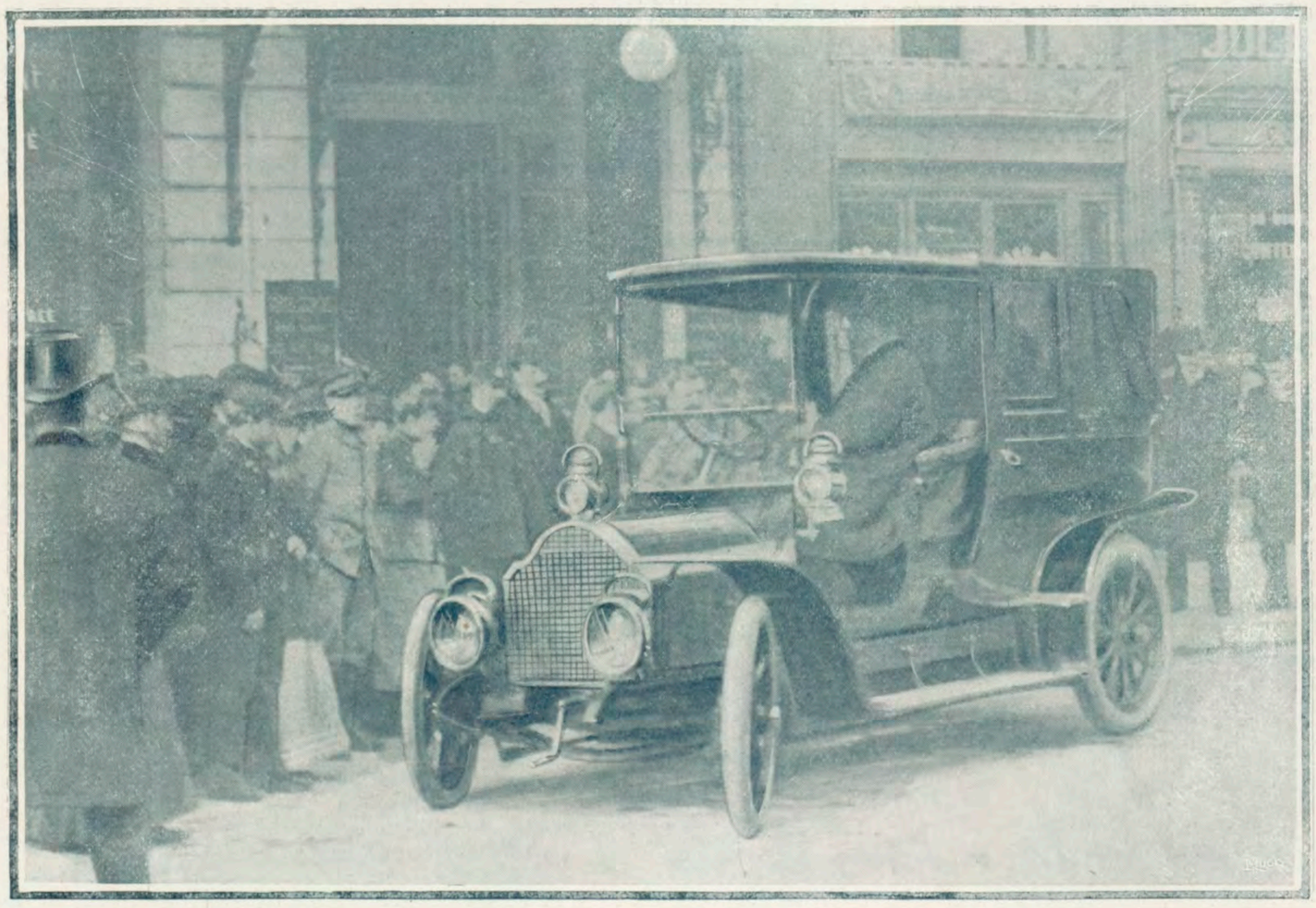
L'arbitre de touche français.
Notre arbitre de touche, Cyril F. Rutherford, est aussi Anglais que notre arbitre. Mais la France peut toujours compter sur sa probité.

Un essai de l'Angleterre.
L'aile gauche anglais Simpson a pénétré dans nos buts et marque l'essai.

Une touche à la France.
Le demi français Varvier a lancé le ballon à Vergès, mais un Anglais va s'en emparer.

Le dernier essai des Anglais.
Le trois-quarts anglais Raphaël vient de faire le neuvième essai pour son équipe.

LES SOUVERAINS EN AUTOMOBILE



S. M. la reine de Suède quitte son hôtel pour une promenade au Bois de Boulogne, dans sa *Lorraine-Diétrich* (Pneus Michelin).

Voilà une rubrique qui eut son heure de célébrité. Aux débuts de l'automobile, les souverains hésitaient à confier leur personne sacrée à des voitures qui risquaient de les laisser en panne au détour d'un chemin.

Et la garde qui veille...

Maintenant, photographier un roi, une reine ou un empereur dans une automobile est devenu une chose banale. Ce qui est intéressant, par contre, c'est de savoir sur quelle marque les choix royaux se sont portés. et nous sommes fiers quand nous constatons que c'est une voiture française qui en a été l'objet. C'est ainsi que lors de son récent voyage en France, S. M. la reine de Suede a profité de son passage — oh! tout à fait incognito — à Paris pour faire l'acquisition d'une limousine Lorraine-Diétrich dont elle a tenu à se servir aussitôt pour ses courses à travers la ville et aux environs.

La Lorraine Dietrich n'est-elle pas la marque à la mode ? Ses succès repétés ont mis son nom dans toutes les bouches. Il semble qu'elle se plaise à collectionner les objets d'art, et la salle d'honneur des usines va devenir un véritable musée. A la Coupe des Pyrénées est venue s'adjoindre la Coupe du rajah de Mysore, et, il y a quelques jours, la Coupe Sneden, la principale épreuve d'Algérie qui a été définitivement conquise par M. de Malglaive, couvrant le kilomètre en 35 s. 1/5, soit plus de 102 kilomètres à l'heure, sur une 45-chevaux Lorraine-Diétrich.

Z.

AVANT LE MATCH OXFORD-CAMBRIDGE

Le Match annuel d'Oxford-Cambridge se disputera le 7 avril. L'Anglais, malgré son flegme, s'enthousiasme pour ce grand événement sportif et suit la préparation des deux équipes avec anxiété.

Le match Oxford-Cambridge va avoir lieu...! Tel est l'unique sujet de conversation de tous les sportsmen anglais. Les chances respectives des deux équipes sont longuement discutées. Les partisans de l'une ou de l'autre ne parviennent pas à se mettre d'accord et accompagnent leur opinion de paris. Il n'est peut-être pas une course qui soit suceptible de passionner autant la foule C'est tout au plus si le samedi de ce grand event n'est pas déclaré férié. Aussi bien, cette rencontre entre les Cantabs et les Oxonians est l'une des plus anciennes de l'Angleterre. Elle eut lieu pour la premiere fois en 1829.

Le match nécessite une grande préparation

A voir, le jour de la lutte, ces équipiers venir prendre le départ, le profane ne se douterait jamais du pénible travail qu'ils ont été obligés de fournir pour atteindre cette perfection de forme. Et, pour parcourir en un temps excellent la distance

L'équipe de Cambridge à l'entraînement ⌀ La sortie du bateau.

Les "Cantabs" ont depuis quelque temps commencé leur entraînement dans le huit de course. Le canot à vapeur qui va suivre les rameurs est sous pression.

de Putney à Mortlake, qui est de 6.838 mètres, il faut évidemment que les rameurs soient au mieux de leur condition.

Le capitaine du Club Universitaire est chargé de choisir lui-même les hommes de son équipe. Il n'a que l'embarras du choix, mais il doit déployer de grandes qualités de tact et de jugement. Il prend en effet les huit meilleurs rameurs parmi une soixantaine d'hommes. Mais une fois que ce travail du capitaine de l'University Boat Club d'Oxford ou de Cambridge est terminé, des changements peuvent être opérés. Il va présenter ses candidats au Capitaine de l'Université, qui ne ratifie pas toujours ses décisions. Celui-ci peut connaître dans d'autres collèges des hommes aptes à devenir de fins rameurs. Des que cette sorte d'appel au jugement du Capitaine de l'University Boat Club est rendue, l'entraînement commence. Les équipiers sont livrés à leur coach et lui doivent une obéissance absolue. La moindre infraction au règlement déterminé le renvoi du coupable, d'autant plus que des suppléants sont désignés et fournissent un travail semblable à celui des élus, leur permettant de prendre, même à la veille de la rencontre, la place d'un équipier.

Les rameurs commencent leur préparation par un travail deux par deux en *tub-boat*, bateau large et stable. Ils s'entraînent ainsi pendant plusieurs semaines avant de mettre à l'eau le bateau de course. Cette méthode est excellente, car elle permet à l'entraîneur de se rendre compte des fautes commises et lui fournit le moyen de les corriger. Il donne des conseils, rectifie les positions, rend le coup d'aviron net et puissant parfait en un mot les qualités des rameurs qui travaillent sous ses ordres.

S'étant ainsi préparés, les huit commencent leur entraînement dans leur bateau de course. Malgré cela, ils continuent à faire du *tub-boat*, pour purifier leur style et maintenir une égalité de travail entre tous, les plus forts devant effectuer une besogne supplémentaire qu'exige leur puissante organisation.

Le régime est très strict. Lever à 6 h. 1/2 ou 7 heures, promenade, douche, massage, déjeuner avec, comme menu, des viandes grillées ou froides, peu de pain, des légumes verts, beaucoup d'œufs, du thé sans sucre, puis repos, exercice en bateau ; lunch à une heure, viande froide, bière ou thé. A la fin de la journée sérieux exercice en 8, dîner, petite promenade, coucher de très bonne heure, tel est l'emploi de la journée des rameurs. Comme pour l'entraînement de presque tous les sports, les viandes grillées et les œufs sont les mets surtout recommandés.

Le coach ou entraîneur ne doit pas quitter son équipe d'une seconde et est souvent obligé de faire preuve de sévérité, les rameurs, malgré leur désir de vaincre, trouvant parfois que leur préparation est aussi longue que pénible. A l'exercice, il suit ses poulains à cheval et note les fautes. Au retour, il fait travailler les coupables en *tub-boat* jusqu'à ce qu'ils se soient corrigés.

L'équipe de Cambridge en plein entraînement à Putney.

Les équipes de 1906 Cette année, M. Fletcher est l'entraîneur d'Oxford. Il s'est adjoint M. Bourne. Le froid très vif de ces derniers temps a gêné les rameurs d'autant plus que parfois les étroites rivières où ils s'exercent charriaient des glaçons. Des changements sont survenus seulement dans les places pour les Oxonians, Illingworth et Dewar du New College ont pris les places du 6 et du 7. Evans de l'University-College a été placé au 3, Jones au 5.

Cambridge travaille sous les ordres de MM. Escombe et Muttlebury. L'entraînement a lieu tantôt du garage à Baitsbits-Locks et retour, tantôt jusqu'à Ditton et retour. Blaud a été remplacé, Powel est passé au 2, Goldsmith et Trash se sont retirés, Stuart est au 7, Cochrane au 8, Donaldson au 5. Les Cantabs sortent deux fois par jour, mais avec moins de régularité cependant que leurs adversaires.

Des essais à la minute de deux à cinq minutes faits ces temps derniers ont donné les résultats suivants : la nage, à 36 pendant la première minute, tombe régulièrement à 31 pendant la seconde. La nage est longue, très brutale dans l'eau, le dégagé un peu lourd et le plumage très haut. Les hommes sont en excellente forme. Le barreur, indisposé, vient d'être remplacé par M. Hunt.

A Oxford, les essais ont donné une nage régulière de 36-33 à la minute, avec un coup d'aviron long et dur dans l'eau. Le retour sur l'avant et le dégagé sont souples. Un essai de 12 m. 24 s. sur cinq milles a été fait. Au départ Bucknall ramait à 33 et à 30 tout le reste du parcours. L'ensemble des Oxonians et leur style est meilleur que celui de Cambridge, plus vif et plus énergique. Sur 3 milles 1/2 ils ont fait 33 coups à la minute d'un bout à l'autre.

M. Fletcher se déclare très confiant dans l'issue de la course.

Donnons enfin pour finir la liste des rameurs chargés de défendre leurs couleurs respectives :

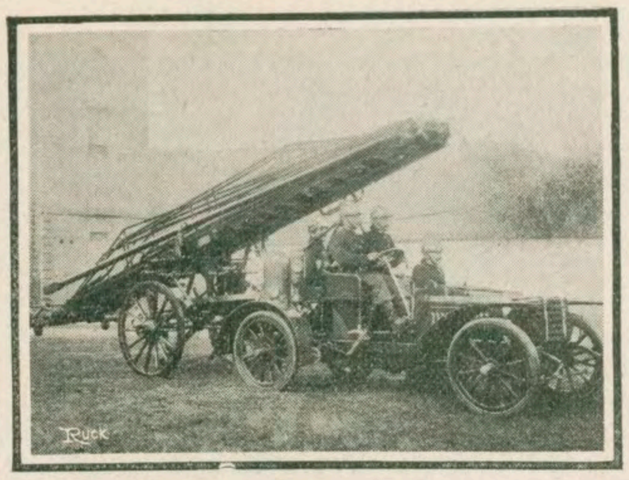
Oxford : 8 Graham, 7 Illingworth, 6 Dewar, 5 Jones, 4 Kirby, 3 Evans, 2 Gladstone, 1 Bucknall. Barreur : Stedall.

Cambridge : 8 Cochrane, 7 Benham, 6 Goldsmith, 5 Donaldson, 4 Johnston, 3 V. Powel, 2 W. Powel, 1 Stuart. Barreur : Hunt.

JACQUES MORTANE.

L'équipe d'Oxford faisant le premier essai de son huit de course à Putney.

UNE POMPE AUTOMOBILE



La pompe automobile de Nancy

La ville de Nancy vient de commander une pompe automobile montée sur châssis Lorraine-Diétrich. A sa très grande rapidité de déplacement, ce véhicule joint un dispositif ingénieux qui permet d'actionner la pompe par le moteur de la voiture. Dès sa livraison, elle a rendu les plus grands services lors d'un terrible incendie qu'elle contribua à éteindre presque en entier à elle toute seule.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

CYCLISME

Jeudi 22 mars.

Vélodrome d'Hiver. — *Prix de Civry* (1.000 m.) : 1. Van den Born ; 2. Schilling ; 3. Thuau ; 4. Rettich.

Course de 50 kilomètres. — 1. Parent ; 2. Dussot, à 9 tours ; 3. Rugère (abandonné). Temps : 38 m. 23 s. 2/5.

Dimanche 25 mars.

Vélodrome d'Hiver. — *Match de tandems.* — 1. Ellegaard-Van den Born ; 2. Poulain-Friol.

Match de motocyclettes. — 1. Giuppone, 2. Amerigo.

80 kilomètres. — Contenet, en 1 h. 1 m. 20 s. ; 2. Walthour, à 17 tours ; 3. Bruni (abandonné).

FOOTBALL-RUGBY

Jeudi 22 mars.

Vélodrome du Parc des Princes. — L'équipe d'Angleterre bat l'équipe de France par 35 points à 8.

Dimanche 25 mars.

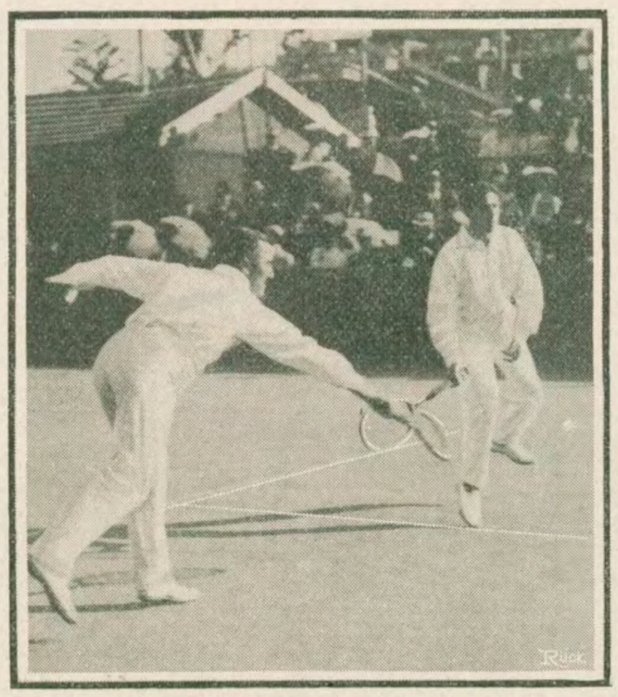
Vélodrome du Parc des Princes. — Le Stade Français bat Le Havre Athlétic-Club par 8 points à 0.

LE CHAMPIONNAT DE LA F. S. A. P. F.

Le Championnat national de Cross-Country pour professionnels a eu lieu à Livry, dimanche dernier. 75 concurrents sur 88 engagés prirent le départ. Le peloton de tête se composait de Siret, Orphée, Labry et deux coureurs anglais Farrow et Swan. Ce fut Siret qui termina premier, précédant Labry d'une cinquantaine de mètres. Il couvrit le parcours de 18 kilomètres environ, en 1 h. 4 m. 55 s. 1/5. 53 concurrents terminèrent la course. Le classement par équipes donna la victoire au Club des Sports, battant l'Union Athlétique de Paris, gagnante de l'an dernier.

Le départ du Championnat de la F. S. A. P. F.

LE CHAMPIONNAT DE TENNIS DE NICE



Doherty et Eaves, gagnants du Championnat double de tennis à Nice.

Le tournoi de tennis de Nice avait réuni des joueurs de premier ordre. Le championnat double pour messieurs fut remporté par le fameux Doherty, qui avait comme équipier le docteur Eaves. D'ailleurs Doherty sortait vainqueur une seconde fois dans le championnat double mixte en compagnie de Mme Popp (comtesse Schulenburg). Et il couronnait sa liste triomphale en gagnant le championnat simple, messieurs. Celui de dames fut remporté par miss Lowther.

LE MATCH STADE-FRANÇAIS-HAVRE-ATHLETIC-CLUB

Un essai vient d'être marqué par Beaurin pour le Stade.

Le Stade Français se rencontrait dimanche dernier au Parc des Princes avec le Havre-Athletic-Club dans une demi-finale du championnat de France. Le Stade, de plus en plus brillant, a remporté la victoire par 8 points à rien.

Après un début indécis, la partie devint des plus intéressantes et prouva la virtuosité des stadistes. Mais il est bon de rendre hommage à la ligne d'avants de l'équipe du Havre, qui tint longtemps l'équipe adverse en échec par les procédés qui ont fait jadis la force du Stade.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

HIPPISME

Lundi 19 mars.

Saint-Cloud. — *Prix Patricien* (2.400 m.) : 1. Marsan, à M. Schenkel (A. Carter) ; 2. Pomaré ; 3. Petit Frère. (5 partants.)

Mardi 20 mars.

Maisons-Laffitte. — *Prix Gulliver* (1.600 m.) : 1. Maroc, à M. Vanderbilt (Ransch) ; 2. King James ; 3. Phœnia II. (6 partants.)

Prix Callistrate (2 000 m.) : 1. Brisecœur, à M. Darling (F. Gill) ; 2. Saint Laurent ; 3. Beppo. (10 partants.)

LE MATCH BORDEAUX-TOULOUSE

Un essai de but dans le match Bordeaux Toulouse

Le match qui mettait aux prises le Véto-Sport Toulousain et le Stade Bordelais U.-C., pour savoir quelle serait l'équipe qui disputerait la finale du Championnat de France, s'est terminé par la victoire des Bordelais. Après un début de partie où les Toulousains mirent leurs adversaires en danger, ces derniers redoublèrent d'ardeur et, après des passes scientifiques, réussirent à triompher par 11 points à 3. Les stadistes peuvent être d'autant plus fiers de leur succès qu'ils avaient eu les fatigues du voyage, qu'ils jouaient sur un terrain qui n'était pas le leur et que quelques bons footballeurs de leur équipe étaient absents. Toutefois, la défaite des Toulousains est très honorable et le Véto-Sport constitue certainement un de nos meilleurs teams nationaux.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

HIPPISME

Jeudi 22 mars.

Auteuil. — *Prix Fould* (Steeple, 4.200 m.) : 1. Frosdorphe, à M. Veil Picard (Pierson) ; 2 Burgrave II ; 3. Canard. (10 partants.)

Vendredi 23 mars.

Maisons-Laffitte. — *Prix Delattre* (2.000 m.) : 1. Montlieu, à M. Vagliano (Bellhouse) ; 2. Pascal ; 3. Maintenon. (12 partants.)

Samedi 24 mars.

Auteuil. — *Prix Tant-Mieux* (Steeple, 4.000 m.) : 1. Magnus, à M. Gaston Dreyfus (Sauval) ; 2. Easton ; 3. La Réauté. (5 partants.)

Prix de Porchefontaine (Haies, 3.500 m.) : 1. Fragilité, à M. Woodland (Duffy) ; 2. Knicknack ; 3. Mon Pays. (11 partants.)

Dimanche 25 mars.

Longchamp. — *La Bourse* (2.400 m.) : 1. Rataplan, à M. de Moltke-Hvitteld (Milton Henry) ; 2. Ecot-. (2 partants.)

LE CROSS DE VILLENEUVE-SUR-LOT

Les cadets de Villeneuve-sur-Lot ont organisé la semaine dernière un cross-country à bicyclette. Les partants étaient nombreux malgré le mauvais temps et ils durent s'employer à fond pour se classer dans un bon rang. Le vainqueur fut Laurent, devant Marty qui, malgré une chute dans laquelle il brisa sa machine, finit très près du premier.

Le cross-country de Villeneuve-sur-Lot.

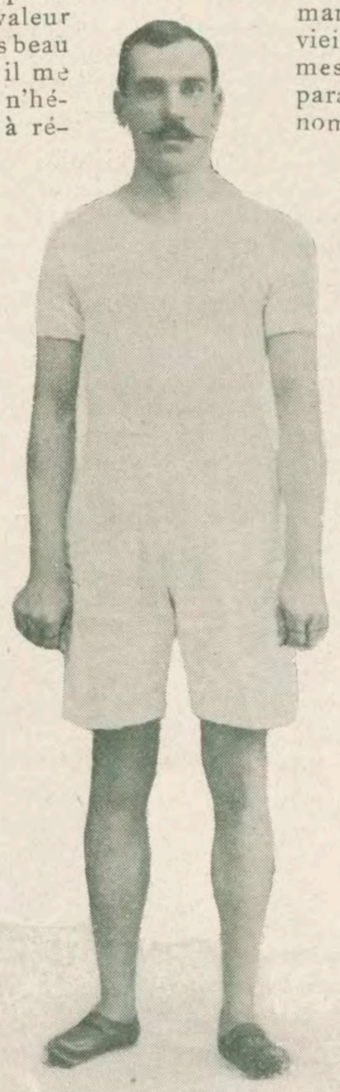
LES RECORDS DE L'HEURE PÉDESTRES

Le plus beau record du monde ✦ De Deerfoot à Watkins ✦ Trente-six ans pour gagner 271 mètres ✦ Record du monde et record français ✦ Deux palmarès glorieux ✦ ✦ ✦ ✦ ✦

W. G. George
détint de 1884 à 1897 le record de l'heure, avec 18 kil. 541. Un doute plana toujours sur la performance de Deerfoot, qui avait couvert, en 1863, 18 kil. 607.

Si j'étais appelé à répondre à la question : « Quel est, au point de vue de la valeur sportive, le plus beau des records? » il me semble que je n'hésiterais guère à répondre que c'est le record de l'heure à pied.

Pourquoi ? Mais parce que dans le domaine de la course pédestre, sans doute le plus beau et le plus athlétique des sports, il n'est pas de titre plus envié et de performance plus méritoire. Ici, les facteurs étrangers à la valeur athlétique de l'homme n'existent pas, ou du moins ils sont négligeables.



Watkins
couvrit, en 1899, 18 kil. 878, distance qui n'a jamais été atteinte depuis.

L'homme qui, à une époque quelconque, couvre à pied en soixante minutes la plus longue distance est toujours — vous pouvez l'affirmer sans craindre de démenti — un vrai champion.

Et si quelque preuve était nécessaire à l'appui de cette thèse irréfutable, vous la trouveriez en feuilletant les annales du pédestrianisme et en y constatant que le fameux record reste imbattu durant trente-quatre années, et qu'il faut trente-six ans pour qu'un Watkins puisse ajouter péniblement 271 mètres au total d'un Deerfoot.

Le légendaire Pied-de-Cerf Je viens de prononcer le nom de l'homme à qui remonte l'origine du record de l'heure à pied. Etre bizarre, mi-réel et mi-légendaire. Réel, parce que l'existence de Deerfoot est trop récente pour pouvoir être contestée; légendaire, parce que des doutes ont toujours plané sur sa phénoménale performance du 3 avril 1863.

C'est, en effet, à cette époque — qui paraît préhistorique quand il s'agit de sports athlétiques — que remonte le record de Deerfoot, ou plus exactement de Bennett, puisque Deerfoot, qui signifie « Pied-de-Cerf », n'était qu'un surnom, d'ailleurs bien mérité.

En effet, Deerfoot, que son record soit authentique ou non, fut un des plus extraordinaires pédestrians qui aient jamais existé. Il avait un style tout à fait particulier, consistant à poser le pied en courant presque à plat, et son essai de record fut accompli sans le moindre entraîneur, circonstance qui le rend encore plus fantastique.

Inexacte ou non, cette performance eut lieu à Londres, sur la vieille piste de Brompton, qui mesurait un quart de mille. Elle paraît avoir été contrôlée et chronométrée assez sérieusement pour l'époque, mais le fait qu'aucune fédération digne de ce nom n'existait alors, et que le chronométrage était bien loin d'avoir atteint sa quasi-perfection actuelle autorise des doutes sérieux.

En tous cas, la distance annoncée comme ayant été couverte par Deerfoot fut de 11 milles 970 yards ou 18 kilom. 607 mètres. Et j'aurai donné une idée de l'exploit, en disant qu'aujourd hui encore, après plus de quarante ans, le record français, détenu par Ragueneau, est inférieur à celui de Deerfoot de plus de 500 mètres!

Un record qui reste debout trente-quatre ans. D'ailleurs, même dans cette pépinière d'athlètes qu'est le Royaume-Uni, il fallut plus de trente ans pour qu'un homme surpassât cette distance. Sensationnel événement qui eut lieu seulement en 1897, et dont Fred Bacon fut le héros.

Bacon
s'adjugea le record en 1897, avec 18 kil. 838.

En raison des doutes sérieux émis sur l'authenticité du record de Deerfoot, il serait pourtant de la dernière injustice de ne pas accorder ici une mention spéciale à la prouesse accomplie par W. G. George le 28 juillet 1884. Ce jour là, sur la piste de Stamford-Bridge, à Londres, ce coureur (sans doute le plus remarquable pédestrian qu'on ait jamais vu, parce qu'il excellait sur les distances les plus diverses) approcha de 38 yards — moins de 42 mètres — le record de Deerfoot. En même temps, il battait de loin le record du monde pour amateurs, record que le champion Shrubb a surpassé de 190 mètres en novembre 1904, c'est-à-dire seulement vingt ans plus tard.

Pour en revenir au véritable record du monde, sans épithète, je disais donc qu'il appartenait à Bacon d'avoir la gloire d'être le premier à éclipser les 18 kilom. 607 m. couverts par le légendaire Deerfoot le 3 avril 1863.

Toutefois, il convient de bien souligner le fait que Bacon, comme presque tous ceux qui se sont depuis attaqués au célèbre record, fut entraîné, non seulement par des coureurs à pied comme George, en 1884, mais par des cyclistes. Ceux-ci purent ainsi assurer un train à la fois plus soutenu et plus régulier même que les coureurs à pied, permettant de supprimer à peu près complètement les reprises.

Son essai eut lieu le 19 juin 1895 sur la magnifique piste de 402 mètres en cendrée de Rochdale, et Bacon couvrit 18 kilom. 838 m. Ce Bacon

Touquet (amateur)
qui fit 17 kil. 122, en 1897.

Reichel
premier recordman français en 1892.

Charbonnel
franchit le cap des 17 kil. en 1897 et couvre 17 kil. 92 m.

était un ancien soldat de l'armée anglaise, de haute taille et bien découplé. Les sportsmen qui suivent les événements pédestres se rappelleront l'avoir vu courir en 1903, à Paris, au Vélodrome Buffalo où, hors de forme, il ne brilla guère. Et pourtant l'homme était un vrai champion.

La sensationnelle performance de Rochdale ne devait pourtant pas rester imbattue plus de deux ans. Le 16 septembre 1899, sur la même piste, Harry Watkins lui arrachait le record de justesse, par 40 mètres exactement, en couvrant dans les soixante minutes 18 kilom. 878 m., chiffres qui constituent le record actuel.

A l'expiration de l'heure, Watkins, qui avait fourni un effort terrible pour se maintenir jusqu'au bout en dedans des temps de Bacon, tomba inanimé et ce fut dans cet etat que la foule enthousiaste le porta en triomphe. Il est assez curieux de constater qu'à part cette performance extraordinaire, la carrière de Watkins n'offre rien de particulièrement brillant. Il se retira peu après à Blackfoot, où il dirige aujourd'hui un hôtel.

Le tableau du record français

Ainsi se clôture l'histoire de ce magnifique record, en tant que record du monde, et l'on voit qu'elle ne comporte, malheureusement pour l'athlétisme français, aucune incursion chez nous.

Cependant, il existe dans nos annales sportives nationales, un historique du meme record qui a bien son intérêt, lui aussi, car il témoigne de progrès constants. En en parcourant le tableau, on peut constater, en effet, que plus de deux kilomètres ont été gagnés en moins de quinze ans.

Il débute par la performance de l'amateur Cartier, alors un des meilleurs coureurs du Stade Français qui, en 1891, sur la piste du Racing-Club, couvrit 15 kilom. 912 m. dans l'heure. L'année suivante, Frantz Reichel, aujourd'hui notre confrère dans la presse sportive, ajoutait 700 mètres à la performance de Cartier et établissait avec 16 kilom. 611 m. un record qui devait rester debout plus de cinq ans.

Il fallut l'entrée en scène des professionnels pour en triompher. Successivement l'énergique vétéran Albert Charbonnel, en 1897, et Francis Champion, athlète à la fine silhouette, en 1898, portèrent le record français à 17 kilom. 092 m. et à 17 kilom. 468 m.

Entre temps, l'amateur Touquet avait couvert 17 kilom. 122 m. Mais, à l'automne de 1901, en effet, le vaillant Charbonnel reprenait son bien avec 17 kilom. 544 m. et cette performance sembla servir de stimulant à nos athlètes, puisqu'il ne s'est pas écoulé d'année depuis, sans que le record changeât de titulaire.

Ragueneau,
notre recordman actuel, qui réussit à couvrir dans les 60 minutes la distance de 18 kil. 67 m.

D'ailleurs, l'entrée en scène du regretté Henri Prévot explique ce regain de compétition. Par trois fois — sans compter des performances officieuses — le petit coureur a été recordman français de l'heure. En 1902, avec 17 kilom. 599 m.; en 1903, 17 kilom. 703 et en 1904, 17 kilom. 930 m., tandis qu'entre temps, Segers, une étoile filante du sport pédestre professionnel, avait durant quelques semaines, la gloire de détenir le record avec 17 kilom. 650 m.

Lentement, mais sûrement, on le voit, nous nous acheminons vers les 18 kilomètres. C'est un amateur, Gaston Ragueneau, qui a eu, le dimanche 3 décembre dernier, la gloire insigne de doubler le cap fatidique. Sur la piste de Gentilly, ce très remarquable coureur a franchi ce jour-là 18 kilom. 067 m. dans l'heure. Prélude de triomphes plus éclatants, en attendant le jour lointain encore, mais qui luira sans doute, où le record français et le record du monde ne feront plus qu'un !

VICTOR BREYER.

Champion,
en 1898, fait 17 kil. 498 en 60 minutes.

Prévot
détint le record français en 1902, 1903 et 1904.

Segers
fut recordman pendant quelque temps, en 1903, avec 17 kil. 650.

LE CONCOURS HIPPIQUE

Avant la distribution des récompenses.
Les chevaux de la 4e classe (chevaux attelés seuls), attendant le signal pour défiler devant le jury.

L'augmentation du nombre des concurrents ✠ Le cheval de service produit des anciens lauréats d'hippodrome ✠ Les éleveurs et les naisseurs ✠ Comment on « découvre » un cheval d'hippique ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

En 1866, la Société Hippique française donnait son premier concours; le programme comportait 59 prix ou primes, pour une valeur de 50.046 francs. Cette année, elle distribue 635 prix pour une somme de 164.110 francs! Ceci simplement pour montrer la marche ascendante de

***Zut*, à M. d'Aubas de Gratiohlet.**
Un nouvel obstacle du parcours de chasse.

***Othello*, à M. Courtois (monté par son propriétaire).**
Premier prix du prix d'Essai.

***Dolly Gray*, à M. Franville.**
La traversée du pont, dans le parcours de chasse.

la Société fondée par le marquis de Mornay et que préside aujourd'hui le compétent homme de cheval qu'est le baron du Teil de Havelt. Si nos Sociétés sportives : Encouragement, Steeple-Chase, Demi-Sang, Sportive d'Encouragement, Sport de France, sans compter les Sociétés de province, ont rendu, depuis une vingtaine d'années surtout, de tres grands et très signalés services à l'élevage du cheval de guerre, par l'amélioration du pur-sang et du demi-sang et la dispersion aux quatre coins de la France d'étalons de croisement, le rôle de la Société hippique française a été plus modeste mais non moins utile, car elle s'est occupée ex lusivement du cheval de service. La S. H. F. organise chaque année six concours : Bordeaux, Nantes, Paris, Vichy, Nancy, Boulogne-sur-Mer; elle distribue annuellement près de 400.000 francs de prix et subventionne vingt-six écoles de dressage. Parfois — le mauvais temps aidant — certains de ses concours de province, comme Bordeaux et Nantes, creusent un trou dans son budget, mais ce trou est vite comblé par l'Hippique de Paris, grâce à la « mode » qui fait des réunions du Grand Palais le rendez-vous de toutes les élégances; sans s'en douter, les mondains sont les utiles auxiliaires du sport.

On aurait pu croire que la faveur incontestable dont jouit la locomotion mécanique aurait porté un coup à l'industrie naturellement rivale : l'élevage du cheval.

Voici une petite statistique qui prouve qu'il n'en est rien; il semble, au contraire, que le cheval soit de plus en plus apprécié des amateurs, et surtout le cheval de luxe, le cheval que l'on voit à l'Hippique dans les Prix de

classes ou dans les défilés et attelages :

En 1904, 419; en 1905, 445; en 1906, 450.

Quant aux régions d'élevage, la Normandie — qui se plaint toujours — tient toujours la tête.

Pour la première fois, nous avons au Concours de Paris — lequel est ouvert à tous les départements de la France — un représentant de l'élevage de l'Est et un représentant de l'élevage de l'Algérie. C'est un commencement, l'an prochain il y en aura d'autres, car l'Algérien, l'unique Algérien du concours, Simoun ex-Zut, originaire du Moulin-de-l'Habra (province d'Oran), s'est couvert de gloire dans les sauts d'obstacle, et sa silhouette élégante et fine permet d'espérer qu'il sera remarqué du Jury dans le Prix des classes.

Ce qui, d'autre part, permet d'affirmer que la crise chevaline, du moins pour le cheval de luxe, n'existe que dans l'esprit de quelques-uns, c'est que depuis sept ou huit ans, le nombre des amateurs présentant des chevaux a plus que triplé. Ah! certes, la marche ascendante n'est pas aussi rapide que pour l'industrie automobile, mais il faut songer que cette industrie est nouvelle, qu'elle est, pour ainsi dire, à ses débuts, qu'il arrivera un jour où, suivant l'expression populaire, « ça se tassera », tandis que l'industrie chevaline a derrière elle des siècles d'existence, et que depuis des siècles, des hommes, des familles ont été enrichis par l'élevage ou le commerce des chevaux.

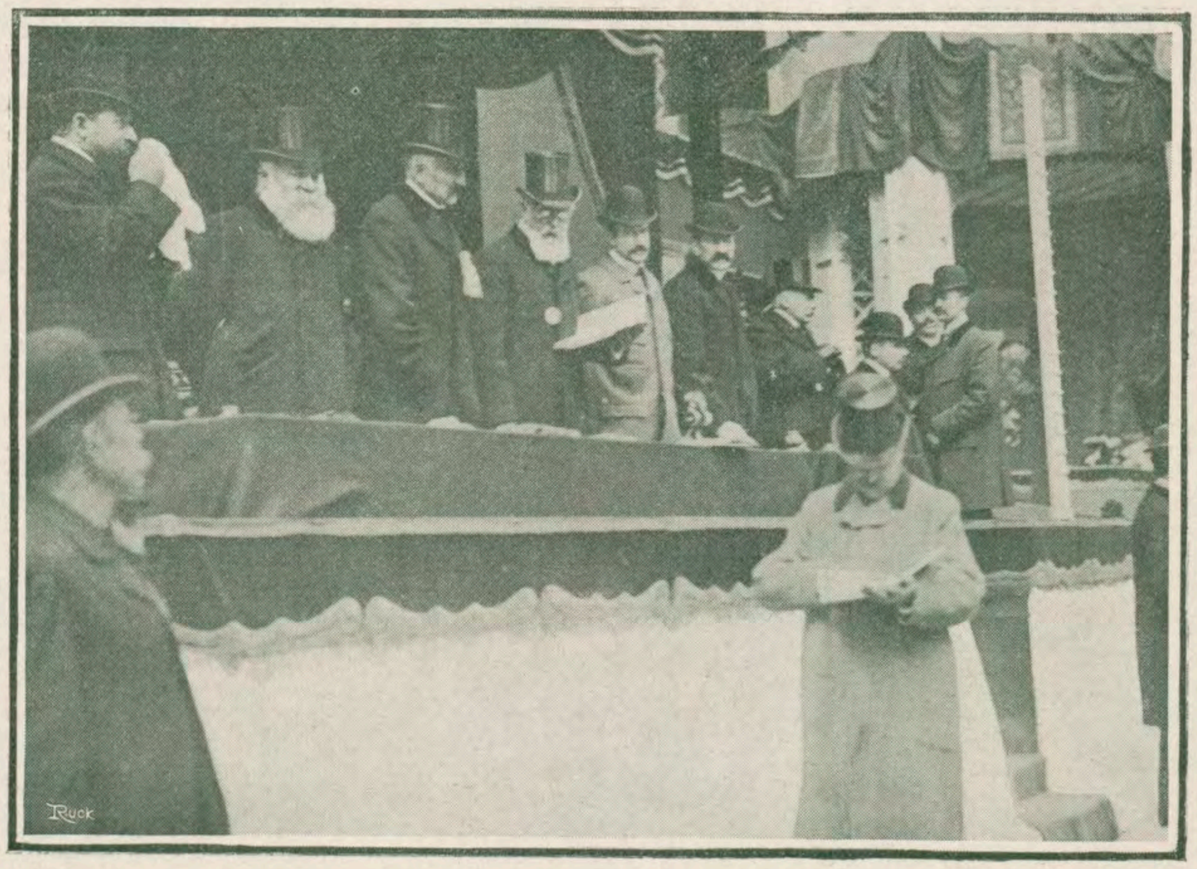
Il serait à désirer que ceux qui médisent des courses, qui ne voient dans les épreuves diverses qui se disputent sur les trois cents et quelques hippodromes de France qu'un passe-temps sportif et qu'un prétexte à jeu, viennent assister à quelques-unes des réunions, surtout des réunions du matin du Grand Palais, ils pourraient constater que ces chevaux de service qui « meublent » les écuries des amateurs ou des marchands sont tous des fils, petits-fils ou descendants des lauréats d'hippodrome; ce sont des Fuschia — une des gloires du trotting — des Nabucho, des Harley, des Narquois, des Juvigny, des James Watt, des Robert le Diable, des Narcisse, des Ratziwill que l'on vit triompher à Vincennes, à Caen, à Deauville et ailleurs, des Vignemale, des Bay Archer, des Tambour de Basque, des Argenteuil, des Acoli, des Caméléon, des The Minstrel, des Printemps, dont les noms ne sont pas encore oubliés de ceux qui suivent assidûment les luttes du turf. Je pourrais en citer d'autres encore.

L'élevage est une industrie rémunératrice L'élevage du cheval, qu'il soit de pursang, de demi-sang ou même de trait, passionne celui qui en goûte. Aussi, à côté des professionnels de l'élevage, trouve-t-on des amateurs, des grands industriels, qui se trouvent suffisamment rémunérés de leur peine par la gloire de voir un des produits de leur stud primé en concours hippique. C'est ainsi que parmi les « naisseurs » des lauréats des prix de classes, nous trouvons M. Léon Thome, le fils du grand entrepreneur; M. Guerlain le bien connu parfumeur de la rue de la Paix; M. H. Corbière, le fils d'un des plus gros industriels du Sentier, et qui d'amateur est devenu professionnel; M. du Rozier, qui partage ses loisirs entre son haras et la chasse à courre; M. Thureau-Dangin, historien et académicien; M. de Curel, MM. Jules Sohier et Hersent, grands industriels parisiens; le comte Danger, dont le stud comporte des pursang et des demi-sang; le professeur Pozzi, une des gloires de la chirurgie, etc., etc.

Elever un cheval capable de remporter, ne serait-ce qu'un flot de rubans à l'Hippique, ce n'est pas tout; il faut encore le présenter; et c'est alors, à part pour un petit quart des chevaux qui défilent chaque matin devant le jury, qu'interviennent les écoles de dressage et les grands marchands de chevaux. M. Aug. Roy — aidé de ses trois fils — présente à lui seul près de la moitié des chevaux du concours; sur le nombre, beaucoup sont sa propriété, mais un grand nombre appartiennent à des amateurs ou à des éleveurs. La présentation n'est pas tout pour l'attribution des récompenses, c'est la « cote d'amour », le jury — si rigoriste soit-il — aura toujours tendance, je ne dirai pas à favoriser, mais à examiner d'un meilleur œil un cheval correctement mené et présenté avec science. Et c'est de toute justice que le dressage intervienne dans un classement de chevaux de service. Les marchands, Aug. Roy, Théophile Vanderheyden se disputent les chevaux de concours; de longs mois avant la date d'ouverture ils vont dans tous les centres d'élevage, dans les fermes, dans les centres d'entraînement de trotteurs, chez les éleveurs amateurs, font défiler sous leurs yeux des centaines de chevaux, en choisissent deux ou trois et parfont leur dressage, terminent leur préparation. C'est souvent entre quelques-uns des marchands une lutte à coups de pistoles, dont l'éleveur ou le naisseur profitent. Souvent aussi les éleveurs réservent certains de leurs produits pour tel ou tel marchand, et il m'est arrivé plusieurs fois, au cours de visites dans des haras de Normandie, de m'entendre dire : « Oh! ce poulain, c'est pour Roy, il fera un Prix extraordinaire de concours hippique, son placement est assuré et bien assuré. » Car les marchands qui tiennent à leur réputation n'hésitent pas à payer très cher un cheval dans lequel ils sentent un futur lauréat, dont la vente est toujours facile auprès de l'amateur qui connaît et qui aime les beaux chevaux.

M. Roy fils, menant *Bouvreuil*, à M. Courtier, premier du Prix international des Équipages de maître à un cheval.

Bouvreuil est un trotteur connu qui trotte le kilomètre en 1 m. 35 s.



La tribune du jury.

Il n'y a pas moins de dix-sept commissions du jury; il est vrai que les épreuves durent vingt et un jours, seul le jury des obstacles et M. Boitelle, secrétaire des jurys, n'ont aucune journée de repos.

Les sauts d'obstacles Quant aux sauts d'obstacles, ils obtiennent chaque année le même succès, et les concurrents sont ainsi à chaque nouveau concours plus nombreux parmi les habits rouge, c'est aussi un des résultats obtenus par les examens d'équitation des jeunes gens.

Quelques concurrents sont venus cette année de Pau et ils ont prouvé que les obstacles de l'Hippique ne sont rien pour leurs chevaux.

Le parcours de chasse est toujours très goûté du public; le fait est que si cette épreuve n'est pas d'un palpitant intérêt hippique, elle oblige les cavaliers à un dressage spécial et amuse énormément les tribunes.

Paul Mégnin.

A propos de la réouverture de Longchamp

La réouverture de l'hippodrome du Bois de Boulogne — Les commissaires des courses — Quatre chevaux pour deux épreuves

La Société d'Encouragement a rouvert cette semaine son hippodrome du Bois de Boulogne, parmi les débuts il en est un à signaler : celui du commissaire nommé cette année, M. Jean Prat.

L'institution des commissaires des courses date de la fondation même de notre Société d'Encouragement. Si le Comité édicte le code des courses et prend les décisions qui peuvent devenir nécessaires pour l'interpréter, le compléter ou le modifier, les commissaires exécutent les décisions du Comité.

Les fonctions des commissaires des courses sont multiples et délicates; ils ne sont pas seulement le tribunal qui statue en cas de réclamation, ils ne sont pas seulement les gardiens vigilants du « Code des courses », responsables de la loyauté des concurrents et de la régularité du pesage des jokeys, ils sont aussi les administrateurs des propriétés de la Société, les collaborateurs du programme de l'année, les ordonnateurs des dépenses, les contrôleurs des recettes et les commissaires des comptes, en même temps que commissaires des courses. Ce n'est donc pas une sinécure, et ils ont — à eux trois — suffisamment de travail pour les occuper pendant la durée de leur mandat.

Les commissaires des courses sont élus pour un an, mais ils sont rééligibles: les premiers commissaires nommés à la fondation de la Société d'Encouragement : le baron de la Rochette, le comte Henri Greffuble et M. Mackensie Graeves exercèrent leur mandat pendant plus de quarante ans, ce qui fit penser à l'inamovibilité de la fonction. Après eux, on établit un roulement entres les membres du Comité des courses : trois par trois, selon leur rang d'ancienneté. ils exercent pendant deux années consécutives ces importantes fonctions que d'aucuns critiquent par .. besoin de critiquer, fonctions souvent pénibles, toujours très délicates.

Les commissaires sont aidés pour les multiples attributions de ces fonctions par des commissions : la commission chargée de la surveillance et de l'entretien de la pelouse et des terrains d'entraînement de Chantilly, la commission chargée du choix des objets d'art, la commission des finances, la commission du programme et le très dévoué état-major de la Société d'Encouragement, état-major que dirigent MM. Madeleine et Callou.

Les trois commissaires Les trois commissaires en exercice sont : le marquis Jean de Ganay, le comte P. de Pourtalès et M. Jean Prat, élu cette année en remplacement du vicomte d'Harcourt.

Le marquis de Ganay est né sportsman. Fils du comte Etienne de Ganay et de la comtesse née Rigdway, il fut initié très jeune aux mystères du turf par son père et par son oncle, M. Henri Rigdway, le sportsman bien connu. Il passa par l'armée, trop peu de temps au dire de ses camarades.

En 1889, il épousa Mlle de Behagne, la richissime héritière du baron de Haber. Peu après, celui-ci mourut, laissant à sa petite-fille, avec une fortune considérable, le merveilleux château de Courances, où le marquis de Ganay a installé son élevage.

Souvent, la casaque blanche écharpe verte triompha en plat comme en obstacles : on se rappelle encore les brillantes victoires de Le Gourzy — qui gagna la Grande Course de haies en 1890 — de Cœlis et de Voici. Aujourd'hui, le comte de Ganay a abandonné les courses d'obstacles et changé ses couleurs, qui sont casaque jaune, toque verte. Kérym et Cauderan furent parmi ses meilleurs chevaux, plus récemment, Amer Picon et Passaro.

Doux, poli, affable, sportsman très compétent, le marquis de Ganay est tout à fait à sa place comme commissaire des courses : ses avis sont très écoutés au Comité de la rue Scribe.

Nommé en 1904 seulement, le comte P. de Pourtalès n'a pas ses « couleurs », mais, camarade de promotion de M. Maurice Caillaut, il est son associé pour son écurie de courses.

Comte de Ganay — Marquis de Ganay.

Le marquis de Ganay,
actuellement le plus ancien commissaire des courses, et le comte de Ganay.

M. Baltazzi. — M. J. Prat.

M Jean Prat,
récemment nommé commissaire des courses, en remplacement du vicomte d'Harcourt et M. Baltazzi, directeur du Jockey.

Vicomte de Pourtalès. — Vicomte de Tredern.

Le comte P. de Pourtalès,
commissaire des courses de la Société d'Encouragement, nommé en 1905, et le vicomte de Tredern.

Vicomte d'Harcourt. — Vicomte de Tredern.

Deux anciens commissaires : Le vicomte d'Harcourt et le vicomte de Tredern.
Le vicomte d'Harcourt est un des commissaires qui restèrent le plus longtemps en exercice.

Le gagnant du Prix de Mars.
(8.000 fr., 2 000 m.)
Saïtapharnès, par Arbacès et Sébastienne. Eleveurs : MM. Gosset et comte Foy; propriétaire M. A. Merle; entraineur, E. Flatman junior; jockey, Cormack.

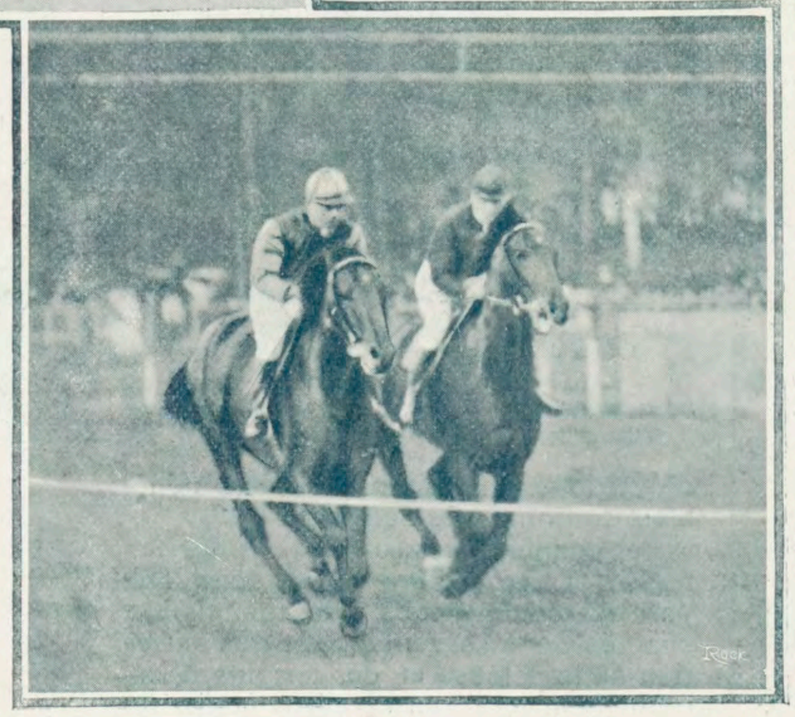
On avait déjà su l'apprécier dans les fonctions de commissaire des courses à Colombes, où il est le collègue du prince Pierre d'Arenberg et du comte Le Marois. A la Société d'Encouragement, il a remplacé le vicomte de Tredern, démissionnaire. A peine âgé de quarante ans, affable, courtois, grand seigneur, sportsman dans toute l'acception du mot, il a conservé l'énergie et l' « allant » de l'officier de cavalerie. Caractère un peu autoritaire, il est l'homme aux décisions promptes, ennemi des buteries et des tergiversations.

M. Jean Prat est une des personnalités les plus distinguées et les plus sympathiques du monde du sport.

D'une courtoisie, d'une affabilité parfaites, M. Prat est cependant un énergique et un persévérant. Ayant une connaissance approfondie des affaires, son expérience, dans les temps actuels où le sport n'est plus seulement un goût et un luxe, pourra être utile au sein du comité. Propriétaire du haras de Lessard-le-Chêne, il a su réunir un lot de poulinières choisies avec un discernement qui a fait de ce haras l'égal des meilleurs studs en Angleterre. Les succès des couleurs marron et orange ont été nombreux avec Faisane, Faisan, Folie, Prophète, Jaffa et, plus récemment, Champignol, Chamberlin, produits de cette poulinière de premier ordre, Chopine, sont des noms qui ne peuvent être oubliés.

Les débuts de M. Jean Prat sur le turf datent de 1887; en 1889 les gains de son écurie se sont élevés à 205.745 francs; en 1891, grâce aux succès d'Incitatus, la somme encaissée fut de 108.175 francs. En 1895, M. Jean Prat avait réservé pour le Prix du Conseil municipal son excellent Jaffa, qui venait de gagner le Prix Dollar, le Prix de Lutèce et le Prix Montfort; avec son poids favorable, il semblait posséder une chance de premier ordre; malheureusement, il fut bousculé au dernier tournant, alors qu'il allait très bien et le choc fut si violent qu'il tomba. Champignol comme cheval de course n'a pas tenu tout ce qu'il promettait; mais il est aujourd'hui un étalon excellent dont les produits ont déjà brillé.

M. Jean Prat complète admirablement la trinité des commissaires : le marquis de Ganay, froid et pondéré; M. P. de Pourtalès, énergique et homme d'action; M. Jean Prat, conciliant, mais plein de tact, d'autorité et de compétence.



Marsan. Parfait.
Le départ du Prix de Barbeville (5.000 fr., 3.000 m.)
Gagné par Marsan de vingt longueurs.

La première journée

Messieurs les commissaires n'ont pas eu encore à sévir cette année, au contraire, ils ont passé l'éponge sur les peccadilles de quelques-uns des jockeys que leurs prédécesseurs avaient dû rappeler au respect des règlements et du code des courses; Milton Henry est rentré en grâce, on lui a rendu sa licence, il triompha même dimanche sans beaucoup de mal dans le Prix de la Bourse, en montant Rataplan, au comte L. de Moltke-Hvitfeldt. Ce sont eux qui, vérificateurs des victoires remportées par les apprentis, décident s'ils n'ont plus droit à la décharge de 2 kil. et demi. A la récente réunion du Bois de Boulogne, un de ces apprentis, le jeune F. Gill, a remporté avec Fereiro, dans le Prix des Marronniers, sa trente et unième victoire. Nous ne verrons donc plus son nom en blanc sur rouge au tableau d'affichage; il reste néanmoins attaché — comme apprenti, n'ayant pas terminé son stage — à l'écurie Arthur Carter.

Dans cette première journée du Bois, aucune réclamation, tout s'est passé sans encombre et sans ennui. On n'a eu qu'un regret, lequel du reste a été exprimé par divers sportsmen aux commissaires, c'est que deux épreuves assez importantes comme allocation : La Bourse — 10.000 francs — et le Prix de Barbeville — 5.000 francs — n'ont réuni que deux concurrents. Cela vient, certainement, de la somme trop modeste attribuée au second; si pour un prix de 10.000, francs le second touchait 2.500 ou 3.000 francs, et pour un prix de 5.000 francs, 1.500 ou 2.000 francs, bien des propriétaires mettraient en ligne des « seconds ténors » de leurs écuries; on verrait peut-être plus souvent au Bois les couleurs de M. Lieux, qui trouve non sans raison — puisque son écurie est une affaire commerciale — que les petits profits font à la fin de l'année les gros gains.

A propos de cette première réunion du Bois, il nous faut signaler quelques débutants qui promettent pour l'avenir, entre autres : Saïtapharnès, un fils d'Arbans et Sébastienne, à M. A. Merle, qui a remporté le Prix de Mars sur une fille inédite de Flying Fox, à M. Edmond Blanc. Ce Saïtapharnès est issu comme Shebdig du croisement de Sébastienne avec un fils de Cambyse : il provient de l'élevage de MM. Gosset et du comte Foy et avait été acheté 15.000 francs aux ventes de Deauville.

FRANC PICARD.

Nous prions nos lecteurs de nous adresser sous forme de lettres ou d'articles leur opinion ou leurs critiques sur les sujets traités dans la* Vie au Grand Air *par nos collaborateurs. Nous serons heureux de publier les lettres ou les documents qui nous sembleront intéressants, sans toutefois prendre sur ce point aucun engagement.

La rentrée du vainqueur du prix Perplexité (12.000 fr., 2.000 m.)
Phœnix, par Royal Hampton et Sainte Théodora; éleveur et propriétaire le comte Le Marois. entraîneur P.-H. Hanse, jockey, A. Carter